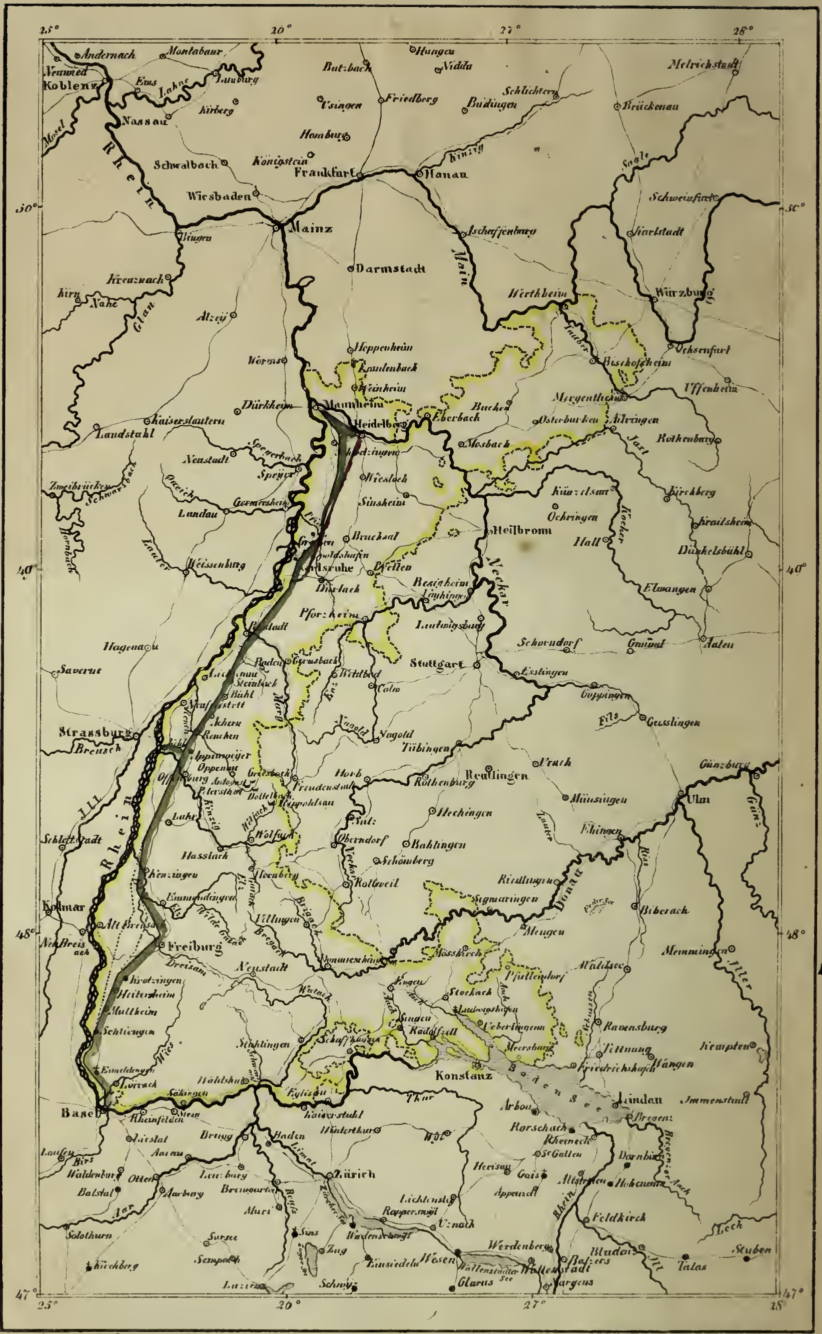
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS



gez. und grav. von J. Montoux in Carlsruhe

C. F. Müller'sche Hofbuchhandlung.

Läng der Hauptbahn von Mannheim bis zum Friedlinger Rain (Freiburg berührender Zug) 80,410 Ruthen ... 54,17 Bad. Stunden

Seitenbahn von Schwetzingen nach Heidelberg . . . . . . 3,010 . . . . . . 2,00 . . . .

. . . . Appenweier nach Kehl . . . . 4,000 . . . . . . 3,10 . . . .

Neueres Project für den Zug von Carlsruhe nach Heidelberg und Mannheim. (⊙ Stadt • Marktflecken ✝ Dorf ⌣ Bad .

Bericht

des

Comités für Eiſenbahnen

im

Großherzogthum Baden

an

das Großh. Miniſterium des Innern.

Karlsruhe,
Verlag der Chr. Fr. Müller'ſchen Hofbuchhandlung.

1837.

385
B141
pam

C. F. Müller'ſche Officin.

Vorwort.

Schon vor einigen Jahren war die Anlegung einer Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel zur Sprache gekommen.

In beiden Kammern der Landſtände ſo wie im großen Publikum zeigte ſich bald eine lebhafte Theilnahme, welche zu belehrenden Erörterungen der angeregten Frage führte. Schätzbare Beiträge zu ihrer Beurtheilung lieferten insbeſondere vier in den Jahren 1833 und 35 in den beiden Kammern erſtattete Kommiſſions Berichte, ſo wie verſchiedene im Druck erſchienene Denkſchriften.

Die Geneigtheit einer großen Zahl von Kapitaliſten des Großherzogthums und benachbarter Länder bei einer ſolchen Unternehmung ſich zu betheiligen, ließ die Großherzogliche Regierung keinen Augenblick zweifeln, daß es nur ihres Entſchluſſes bedürfe, eine Konzeſſion zu ertheilen, um dem vorliegenden Projekte ſeine Ausführung zu ſichern.

Se. Königliche Hoheit der Großherzog wollten aber, daß einer Entſcheidung hierüber reifliche Prüfung und Unterſuchung vorangehe. Zu dieſem Ende wurde ein Comite aus Beamten der höhern adminiſtrativen und techniſchen Verwaltungen unter dem Vorſitze des Herrn Miniſters Winter Excellenz niedergeſetzt und eine Anzahl

*

10 Ag 09 H.D
25F09 Lüneburg 2.88
p22949

notabler, mit den kommerziellen und produktiven Verhältniſſen der einzelnen Landestheile näher vertrauten Männer aus den verſchiedenen Regierungsbezirken bezeichnet, mit welchen dieſes Comite, nach Vollendung der erforderlichen Vorarbeiten,

„die Frage über die Räthlichkeit oder Nothwendigkeit der Anle-
„gung von Eiſenbahnen im Großherzogthum“

gemeinſchaftlich zu erörtern beauftragt wurde.

Als ſpeziell zu erörternde Fragen wurden bezeichnet:

„1) Der wahrſcheinliche ökonomiſche Effekt einer ſolchen Unter-„nehmung, ſo weit es ohne vorangegangene nähere techniſche Unter-„ſuchung möglich iſt, darüber ein ohngefähres Urtheil zu fällen, „alſo nach allgemeiner überſichtlicher Kenntniß

„a, der Koſtenberechnungen über andere bereits vollzogene oder „begonnene Anlagen dieſer Art in andern Ländern und aller auf „die wahrſcheinlich größere oder geringere Koſtſpieligkeit des Baues „bezüglichen Momente (Beſchaffenheit des Terrains, Werth der „Ländereien, Preis des Bau- und Konſtruktions-Materials, der „Arbeit u. ſ. f.)

„b, der Lebhaftigkeit des Verkehrs und des Perſonentransports „und

„c, der Koſten des Transports;

„alles dieß unter den verſchiedenen Vorausſetzungen (2 — 3) in „Beziehung auf die Richtung der Bahn, auf die Art der Anlage „und die Wahl der Förderungsart auf derſelben;

„2) die zweckmäßigſte Wahl der allgemeinen Richtung einer „das Großherzogthum von Norden nach Süden durchziehenden „Eiſenbahn, ſowohl

„a, unter der Vorausſetzung, daß ſie iſolirt bleibe, als

„b, mit Rückſicht auf die größere oder geringere Wahrſchein-„lichkeit einer Fortſetzung in benachbarten Ländern, je nach der „Wahl der Richtung

insbeſondere darüber

„ob nicht die überwiegende Rückſicht auf den Transport der Rei-

„ſenden und die größere Wahrſcheinlichkeit einer Fortſetzung nach
„Frankfurt und Kaſſel räthlich mache, die Bahn am Rande der
„Ebene, längs der Bergſtraße (vorläufig) von Heidelberg auszu-
„führen, und Mannheim nur mit einer Seitenbahn zu verbinden.

„3) Die räthliche oder vielleicht nothwendige vorherige Kom-
„munikation mit den angränzenden Staaten;

„4) Die zweckmäßigſte Art der Anlage oder Konſtruktion der
„Bahn und die Wahl der Förderungs- oder Transportmittel.

„5) Der wahrſcheinliche Einfluß der Unternehmung

„a, auf die Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Transporte,

„b, auf den innern Verkehr,

„c, auf den äußern Handel des Großherzogthums,

„d, auf den Tranſit ſowohl im Allgemeinen als auf den Tranſit-
„und Speditionshandel auf andern Routen des Großherzogthums,
„und noch insbeſondere auf die verſchiedenen öſtlich von Baſel
„in die Schweiz führenden Straßen,

„e, auf die Gewerbe der Spediteure, der Fuhrleute und Hau-
„derer,

„f. auf die Poſtverwaltung.

„6) Die erforderlichen Maßregeln zu einer endlichen Entſchei-
„dung und die zweckmäßigſte Art des Vollzugs, und zwar

„a, über die Vornahme der nothwendigen techniſchen Vorun-
„terſuchung,

„b, über die Frage, ob es räthlicher ſey, die Unternehmung
„auf Koſten und zum Vortheil des Staats zu machen, oder ſie
„einer Aktiengeſellſchaft zu überlaſſen, und im letztern Fall

„c, über die Bedingungen einer zu ertheilenden Konzeſſion,
„insbeſondere in Beziehung

„α) auf ein Limito der Frachtpreiſe und der Preiſe des Per-
ſonentransports,

„β) auf etwaige nach den Erwägungen unter 2. b. und unter
„4 d. eventuell zu bedingenden Fortſetzungen oder unbedingt zu
„ſtipulirenden Nebenverzweigungen,

„d, über die Art der Begebung der Konzeſſion, insbeſondere
„über die Einleitug einer Konkurrenz.

„7) Die zu Gunſten der Poſtverwaltung feſtzuſetzenden Bedin-„gungen.“

Die mit techniſchen Kenntniſſen ausgerüſteten Mitglieder des Comite's, wurden nun zuvörderſt beauftragt, unter Benutzung der vorhandenen Hülfsmittel, einen Plan über die Richtung der Eiſenbahn auszuarbeiten, und eine approximative Berechnung über die Koſten ſowohl der Anlage der Bahn, als der erforderlichen Baulichkeiten, nebſt einer Berechnung der Betriebskoſten, unter verſchiedenen hypothetiſchen Annahmen der Frequenz der Perſonen- und Waaren-Transporte aufzuſtellen. Den einberufenen Notabeln wurde dieſes techniſche Gutachten ſo wie ein weiteres, die übrigen, in dem höchſten Berichte, aufgeſtellten Fragen ausführlich erörterndes, in der Form eines Berichtsentwurfs erſtattetes Gutachten eines Mitgliedes des Comite's zu ihrer Information und zu einer vorläufigen Prüfung und Erörterung in einzelnen Abtheiluugen mitgetheilt, um nach ſolcher Vorbereitung den wichtigen Gegenſtand nach allen ſeinen Beziehungen in gemeinſchaftlicher Berathung mit dem Comite zu beſprechen.

Ueber dieſe Berathungen wurden Protokolle auf den Grund der Aufzeichnung der Schnellſchreiber aufgenommen, welche, da ſie faſt alles Geſprochene enthalten, zu ausführlich ſind, um dem Druck übergeben werden zu können. In Folge höchſten Befehls Sr. Königlichen Hoheit des Großherzogs wurden dagegen der Bericht des Comite's nebſt einem Auszug aus dem Gutachten des techniſchen Ausſchuſſes dem Druck übergeben.

Die folgenden Blätter enthalten jenen Bericht, der bis Seite 76 mit dem Entwurfe gleichlautend iſt, welcher in der Mitte des Monats Mai v. J. der Verſammlung der Notabeln als Leitfaden für die Verhandlungen mit derſelben übergeben worden war. In ſeiner Fortſetzung von Seite 76 enthält er aber die gedrängte Darſtellung der Hauptreſultate der Abſtimmungen in der Verſammlung der Notabeln. Die zahlreichen Beilagen dieſes Berichts ebenfalls dem Druck zu übergeben, wurde, da die weſentlichen Reſultate im Berichte ſelbſt angegeben ſind, für überflüſſig erachtet.

Da einzelne Abſchnitte des techniſchen Gutachtens, zum Theil mit Rückſicht auf die im Berichte des Comite's enthaltenen Bemerkungen und auf die Verhandlungen mit den Notabeln überarbeitet wurden, ſo ſtimmen verſchiedene in dem unverändert gebliebenen Berichte enthaltene und aus dem urſprünglichen techniſchen Gutachten entnommene Angaben mit dem, im Druck erſcheinenden Auszug der Arbeiten des techniſchen Ausſchuſſes nicht ganz überein. Die Abweichungen ſind aber von keinem erheblichen Einfluſſe auf die, in dem hier folgenden Berichte des Comite's abgehandelten Fragen und die nöthigen Berichtigungen hierüber in einigen Noten niedergelegt.

Karlsruhe, am 6. März 1837.

Das Comite für Eiſenbahnen

an

das Groſsherzogliche Ministerium des Innern.

Die höchſte Staats-Miniſterial-Entſchließung vom 17. Januar d. J. Nr. 81 beauftragt uns, die Räthlichkeit oder Nothwendigkeit der Anlegung von Eiſenbahnen im Großherzogthum einer Unterſuchung zu unterwerfen. Zugleich wurde uns eine Reihe von Fragen vorgelegt, die nur in Beziehung auf ein beſtimmtes Projekt einer auszuführenden Eiſenbahn beantwortet werden können.

Hiernach mußten wir, um zur Löſung unſerer Aufgabe zu ſchreiten, zuvörderſt die Richtung im Allgemeinen zu erforſchen ſuchen, in welcher für eine ſolche Unternehmung die vortheilhafteſten Bedingungen ſich darbieten.

Dieſe Vorfrage zu beantworten, fiel nicht ſchwer. Schon der flüchtige Ueberblick allgemein bekannter Thatſachen läßt keinen Zweifel, daß eine Bauunternehmung, welche eine ebene, wenig geneigte Oberfläche verlangt, und deren Vortheile von der größern Lebhaftigkeit des Menſchen- und Waaren-Verkehrs abhängen, im Großherzogthume keinen günſtigern Boden finde, als die vom Rheine und dem öſtlichen Gebirgszuge eingeſchloſſene Ebene.

Als Gegenſtand unſerer Unterſuchung mußten wir daher zunächſt die Anlage und die Beſtimmung der Anfangspunkte einer Eiſenbahn betrachten, welche dem Laufe des Rheinſtroms folgt. Hieran knüpfte ſich die Frage über einzelne, an die Hauptbahn ſich anſchließende Nebenbahnen.

Nach einer vorläufigen Berathung über die, für die Führung der Hauptbahn und deren Verzweigungen entſcheidenden Momente, übernahmen die drei mit techniſchen Kenntniſſen ausgerüſteten Mitglieder des Comités, unter Benutzung der vorhandenen graphiſchen Hilfsmittel, die, für dieſe Anlagen vortheilhafteſten Linien zu ermitteln, ſofort die auf die Einrichtung und Konſtruktion der Bahn, auf die Anlagskoſten, auf die Förderungsart und die Förderungskoſten bezüglichen Fragen zu beantworten, und den ökonomiſchen Effekt einer nach allen dieſen Beziehungen beſtimmten Unternehmung unter verſchiedenen Hypotheſen über die Frequenz und die Preiſe des Perſonen- und Waarentransports zu berechnen.

Als Reſultat dieſer Arbeiten übergab der techniſche Ausſchuß den anliegenden Bericht *) nebſt den dazu gehörigen Plänen, Riſſen und Modellen.

Der Plan bezeichnet als Endpunkte der Bahn: Mannheim und Kleinbaſel, und für ihren Zug eine Linie, deren Wahl das Reſultat der vergleichenden Abwägung und Vermittelung widerſtreitender Rückſichten iſt, nemlich der Erwägung der Koſten, welche der Bau erfordert, ſodann des Einfluſſes, den die Neigungen der Bahnfläche auf die Beförderungskoſten ausüben, und der Vortheile, welche aus der Annäherung an größere Orte ſowohl für dieſe Plätze, als für die Frequenz der Bahn entſpringen.

An die Hauptbahn ſchließt der Plan zwei Nebenbahnen an, die eine von Heidelberg nach Schwetzingen, die andere von Urloffen oder Appenweier nach Kehl.

Die Koſtenberechnung, welche einen Aufwand von circa 16 Mill. Gulden für den Ankauf des Terrains und die Herſtellung der Bahn mit allen ſtehenden Einrichtungen nachweist, beruht auf der Vorausſetzung, daß der Schienenweg auf einem Steinlager geführt, und eine Konſtruktionsart gewählt werde, wodurch der Solidität des Baues kein Opfer gebracht wird, deſſen Gleichwerth nicht in der Erſparniß an Unterhaltungskoſten zu finden wäre.

Die verſuchte Berechnung der Beförderungskoſten ſetzt voraus, daß, als Transportmittel, Dampfwagen oder ſogenannte Lokomotive gebraucht werden, um den Vortheil der Schnelligkeit der Transporte vollſtändig zu benutzen, wodurch die Eiſenbahnen von geringer Steigung vor allen andern Kommunikationswegen den entſchiedenſten Vorzug behaupten.

In dieſen von dem techniſchen Ausſchuß vorgelegten Arbeiten, welche mehrere geſtellte Fragen beantworten, glaubt das Comité zugleich eine feſte Grundlage für die Löſung eines Theils der übrigen Aufgaben gefunden, und auf die Anlagen ehrerbietigſt ſich beziehend, nicht nöthig zu haben, die darin enthaltenen ausführlichen Erörterungen hier zu wiederholen.

Indem wir nun die Beantwortung der uns vorgelegten Fragen unternehmen, fühlen wir das ganze Gewicht der moraliſchen Verantwortlichkeit, welche die Vollziehung des uns gewordenen Auftrags uns auferlegt.

Auf der einen Seite ſind uns der rege Eifer, der das Publikum für die Sache der Eiſenbahnen bewegt, die glänzenden Reſultate, welche einzelne Unternehmungen dieſer Art anderwärts belohnt haben, die ſchönen Hoffnungen, welche die herrſchende Meinung an ein ausgedehntes Syſtem ſolcher Anlagen nach allen Hauptrichtungen des großen Verkehrs knüpft, die unzähligen größern und kleinern Projekte, und das lebhafte Intereſſe nicht unbekannt, das insbeſondere die in Frage geſtellte Unternehmung einer, das Großherzogthum von Norden nach Süden durchziehenden, Eiſenbahn erregt hat.

---

*) Iſt in einem Auszug, in welchen die Reſultate der ſeither fortgeſetzten techniſchen Unterſuchungen aufgenommen wurden, ebenfalls dem Druck übergeben worden.

Auf der andern Seite, iſt uns nicht weniger bekannt, wie leicht die erſten glücklichen Verſuche in einem ganz neuen Gebiete fruchtbarer Unternehmungen den Enthuſiasmus erwecken und zu ausſchweifenden Hoffnungen hinreißen, wie leicht überall, wo eine vielfache Erfahrung nur allein das rechte Ziel und Maaß erkennen lehrt, und ſie noch fehlt, ſolche Erfolge einzelner wohlberechneter Unternehmungen das Auge blenden, die Verſchiedenheit der mannigfaltigen Umſtände, die ſie bedingen, überſehen laſſen, und jene ungeregelte Spekulation aufzuregen pflegen, welche ſich blind in jede Unternehmung ſtürzt, oder auf die Blindheit und Unbeſonnenheit des Publikums ihre Berechnungen ſtützt.

In dem Gedanken, daß die Ergebniſſe unſerer Berathungen vielleicht nicht ohne weſentlichen Einfluß auf die Entſchließungen der Gr. Regierung bleiben, mußten wir eine dringende Aufforderung finden, uns die Folgen der Entſcheidung nach der einen oder andern Seite hin anſchaulich zu machen.

Hier ſtanden uns die Nachtheile jener Bedächtigkeit vor Augen, die vor Schwierigkeiten leicht zurückſchreckt, die nicht gerne Schritte wagt, wo ſie die Möglichkeit eines Fehltrittes wahrnimmt, und indem ſie zu keinem raſchen Entſchluſſe kommen kann, ungünſtige Wechſelfälle nicht vermeidet, ſondern nur gegen die Gefahren eines kühnen Handelns die gleichen oder noch größern Gefahren der Unthätigkeit und eines ſchüchternen Zurückbleibens eintauſcht.

Dort aber ſtellen ſich uns dar: die verderblichen Folgen gewagter Unternehmungen, die ſtatt den gehofften reichlichen Gewinn zu bringen, die unfruchtbare Vergeudung großer Kapitalien beklagen laſſen; die warnenden Beiſpiele der Verirrungen der Spekulation, deren Illuſionen und trüglichen Berechnungen, welche ſelbſt jene Länder darbieten, wo man, ſeit lange an große geſellſchaftliche Unternehmungen gewöhnt, beſſer als in unſerm Lande ihre Gefahren und die Verlockungen kennt, welche ſie dem Eigennutz und der Leichtgläubigkeit bereiten.

Durch dieſe Vorſtellungen und im Ueberblick der mannigfaltigen Intereſſen, welche die in Frage ſtehende Unternehmung in Konflikt zu bringen nicht fehlen kann, müßten wir uns in der That beunruhigt fühlen, wenn es nicht an ſich klar wäre, daß bei der Natur der geſtellten Aufgabe und bei den Hilfsmitteln, die uns zu deren Löſung zu Gebote ſtehen, keine ſtrengen Forderungen gemacht werden können, Irrthümer unvermeidlich ſind, und wir, wo wir in ſolchen befangen bleiben, billige Entſchuldigung zu finden hoffen dürfen.

Nur für die Schätzung des Aufwands, welchen die Anlage einer Bahn in einer beſtimmten Richtung erfordert, der Koſten ihres Unterhalts und der Beförderungskoſten, ſind die Faktoren einer Berechnung gegeben, wodurch man ſich der Wahrheit mit einiger Sicherheit nähern kann.

Die Länge und Breite der Bahn (und ihre Neigungen) ſind gegebene Größen, die zur Planirung erforderlichen Erdarbeiten laſſen ſich annähernd mit einer der geringern oder größern Genauigkeit der vorliegenden Nivellirungs-

Reſultate entſprechenden Sicherheit beſtimmen; alles was zur Ausführung der angenommenen Konſtruktion erforderlich iſt, ergibt ſich durch einfache Berechnung; die Zahl und die Dimenſionen der Brücken können kein Gegenſtand des Zweifels ſeyn; für die Preiſe der Ländereien, der Arbeit und der Materialien u. ſ. f. kann man, ohne Gefahr bedeutend zu irren, beſtimmte Zahlen zu ermitteln ſuchen.

Allein bei einer Reihe von Fragen, welche wir als mehr oder weniger entſcheidend betrachten müſſen, bleibt entweder jede Berechnung in Zahlen der Natur der Sache nach ausgeſchloſſen, oder fehlt es an allen auch nur einigermaßen zuverläßigen Notizen, auf welche ein Wahrſcheinlichkeits-Calcul geſtützt werden könnte.

In ſolchem Falle iſt es aber beſſer auf den Verſuch einer Schätzung in beſtimmten Zahlen zu verzichten, als ſich der Gefahr eines Irrthums Preiß zu geben, für deſſen Größe nach der einen oder andern Richtung hin ſich keine Gränze beſtimmen läßt, innerhalb welcher eine Wahrſcheinlichkeitsberechnung noch einigen Werth behauptet.

Unſer Beſtreben ſoll aber ſeyn, die allgemeinen und beſondern Thatſachen, welche in Beziehung auf den Gegenſtand unſerer Aufgabe von irgend einer Erheblichkeit ſind, ſo vollſtändig aufzuzählen, als es die Mangelhaftigkeit unſerer Kenntniſſe uns geſtattet, ſodann überall die Verkettung von Urſache und Wirkung zu erforſchen, und die Natur der Wirkungen, und alles was auf die Größe derſelben einen Einfluß ausübt, ſo gut es uns möglich iſt, zu beſtimmen, und insbeſondere, wo wir auf bereits gewonnene Erfahrungen hinweiſen können, ſo weit die uns zu Gebot ſtehenden Notizen reichen, die Verſchiedenheit der Verhältniſſe darzuſtellen, deren Unterſuchung und Erwägung uns geboten erſcheint, um nicht zu irrigen Schlüſſen verleitet zu werden.

Alles was, außer den im techniſchen Gutachten abgehandelten Punkten, auf die wir nur, wo es der Zuſammenhang der Sache erfordert, zurückkommen werden, noch zu erörtern übrig bleibt, läßt ſich unter die vier Hauptgeſichtspunkte bringen:

1) des wahrſcheinlichen ökonomiſchen Effekts einer Unternehmung, welche die Herſtellung der, in den vorliegenden Plänen bezeichneten Eiſenbahn und deren Benutzung für den Perſonen- und Waarentransport bezweckt, oder mit andern Worten, des Verhältniſſes des Ertrags zu den Koſten;

2) des Einfluſſes einer ſolchen Unternehmung auf das Großherzogthum in allen volks- und ſtaatswirthſchaftlichen Beziehungen;

3) der Nachtheile, welche, wenn dieſe Unternehmung unterbleibt, ſich als wahrſcheinlich darſtellen oder möglicherweiſe ſich für das Großherzogthum ergeben können;

4) die Art und Weiſe des Vollzugs, wenn die Herſtellung einer Eiſenbahn beſchloſſen würde.

Eine Unterſuchung über den Nutzen, welchen die Unternehmer zu erwarten haben, führt in gleicher Weiſe, wie die Erörterung des Einfluſſes der Unternehmung auf den volkswirthſchaftlichen Zuſtand, zunächſt auf die Frage über die Vortheile, welche dieſes Verbindungsmittel im Allgemeinen vor andern darbietet.

Wir müſſen daher entweder die Verſchiedenheit der Erfolge, welche ſich aus der Vergleichung des Transports auf Eiſenbahnen und des Gebrauchs anderer Kommunikationswege im Allgemeinen ergeben, als bekannt vorausſetzen, oder ſie einer vorläufigen Betrachtung unterwerfen.

Obwohl nun dieſe Frage in unzähligen Schriften erörtert, und auch in dem anliegenden Gutachten, ſo weit es deſſen Zweck erforderte, berührt wurde, ſo glauben wir doch nicht unterlaſſen zu dürfen, einige Bemerkungen darüber hier niederzulegen.

Der wohlthätige Einfluß, den alle Erleichterungen des Transports auf die Belebung des Handels und der Produktion, auf den Wohlſtand und die geiſtige Kultur des Volkes und auf die Hülfsquellen des Staates ausüben, iſt ſo einleuchtend, daß wir hierüber in allgemeine Erörterungen einzugehen, nicht verſucht ſeyn können. Nur was uns dienlich ſcheint, ſowohl die beſondern Vortheile, welche die Eiſenbahnen in Vergleichung mit andern Transportmitteln darbieten, in verſchiedenen Beziehungen näher zu beſtimmen, als die Bedingungen genauer zu erkennen, unter welchen jene Vortheile in höherem oder geringerem Maße zu erwarten ſind, wollen wir im Allgemeinen kurz berühren.

Als keinem Zweifel unterworfen ſteht die Thatſache feſt, daß die Eiſenbahnen den Vortheil der größern Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Transporte darbieten und daß, abgeſehen von den Zinſen des Anlagskapitals, der Transport auf den Eiſenbahnen auch wohlfeiler als auf gewöhnlichen Landſtraßen, und nach den Umſtänden ſelbſt auf den Waſſerſtraßen iſt.

Nur die Koſten der Anlage und des Unterhalts der Eiſenbahnen ſind es, welche nach den Umſtänden die Nützlichkeit einer ſolchen Unternehmung in Zweifel ſtellen, oder ſie entſchieden als verluſtbringend erſcheinen laſſen können. Je höher die Vortheile der Schnelligkeit und der Regelmäßigkeit der Transporte anzuſchlagen ſind, und je größer die Zahl der Reiſenden und die Menge der Waaren iſt, auf deren Transport ſich die Vergütung der Anlags- und Unterhaltungskoſten vertheilt, und je vortheilhafter alle jene Verhältniſſe ſich zeigen, von welchen ſowohl die Anlagskoſten als die Betriebskoſten abhängen, deſto entſchiedener iſt der Vorzug, den die Eiſenbahnen vor andern Verbindungswegen behaupten.

Um den Nutzen, welchen die Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Transporte gewährt, gehörig zu würdigen, muß man nicht nur zwiſchen dem Perſonen- und Waarentransport, ſondern auch zwiſchen verſchiedenen Waarengattungen und dem Verkehre auf kürzern oder größern Diſtanzen unterſcheiden. —

Den evidenteſten Vortheil leiſtet die Geſchwindigkeit beim Perſonen-Transport.

Weit höher noch, als die Erſparniß an Koſten des Unterhalts bei einer Reiſe auf größere Entfernungen, wird der Reiſende, er mag einen längern oder kürzern Weg zurückzulegen haben, in der Regel die Zeiterſparniß anſchlagen; und in manchen Fällen iſt durch die Schnelligkeit, womit er an einen entfernten Ort gelangen kann, die Erfüllung ſeines Reiſezwecks bedingt.

Dieſe Zeiterſparniß iſt bedeutend, da der Dampfwagen ſich 7 — 8mal ſchneller als der Fußgänger und 3 — 4mal ſchneller als der Eilwagen ſich bewegt. Zu dem Gewinn an Zeit kommt aber noch die größere Annehmlichkeit und Bequemlichkeit der wenig erſchütternden Bewegung.

Von minderem Werthe im Allgemeinen iſt die größere Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Transporte für die größere Maſſe der Güter, zumal im Verkehre auf kurze oder nicht gar weite Diſtanzen. Ihr Nutzen für den allgemeinen Handel ſteht in geradem Verhältniß mit der Koſtbarkeit der Waaren und mit der Veränderlichkeit ihrer Preiſe. In beiden Beziehungen kommt ein Gewinn von einigen Tagen, der bei der großen Mehrheit der Güter dem Bezieher an Zinſen von ſeinem Verlage nicht einen Kreuzer per Zentner erſpart, nicht in Betracht. Ein ganz unbedeutender Frachtunterſchied überwiegt bei groben Gütern den Vortheil des ſchnellern Bezugs ſelbſt beim Transport auf große Diſtanzen.

Er iſt von größerer Bedeutung nur für die verhältnißmäßig geringe Menge koſtbarer Waaren, und für jene Maſſen gewöhnlicher Kaufmannsgüter, die von weit entlegenen Plätzen bezogen werden, und deren Preiſe häufigern Schwankungen unterworfen ſind, wie insbeſondere die meiſten Kolonial-Artikel.

Bei Verſendungen auf 100, 200, 300 Stunden würden die Lieferungszeiten (in Vergleichung mit dem gewöhnlichen Landtransport und mit einer ſtellenweiſe mehr oder weniger beſchwerlichen Bergfahrt auf Flüſſen) um Wochen und Monate abgekürzt, für welche die Zinſen der Handelskapitale erſpart, und die Wechſelfälle der Preisveränderungen vermieden werden.

Die Beſchleunigung der Transporte gewährt auch insbeſondere für den Verkehr mit jenen Produkten einen weſentlichen Vortheil, die nicht lange aufbewahrt werden können, wie für alle Genußartikel, die dem ſchnellen Verderben unterworfen ſind; ſie bietet auch dem Verkehre mit Schlachtvieh Vortheile dar, indem die Verminderung der Fütterungskoſten während des Transports zu der Erwägung der Nachtheile hinzukommend, welche aus dem Treiben der Thiere auf große Entfernungen entſpringen, den Aufwand für die Transportkoſten leicht als nutzbringend erſcheinen läßt; ſie kann auch nach dem Wechſel der Umſtände für einzelne Zweige des Verkehrs in hohem Grade nützlich werden, für die ſie in der Regel vielleicht ohne erheblichen Werth iſt, wie namentlich für den Ge-

treideverkehr in Fällen einer Mißernte, welche ihren Einfluß auf ein großes Marktgebiet ausdehnt, und zu Befriedigung dringender Bedürfniſſe bedeutend Zufuhren aus weit entlegenen Ländern verlangt.

Im Allgemeinen kann man alſo ſagen, daß die größere Geſchwindigkeit des Transports auf Eiſenbahnen für den Perſonenverkehr unbedingt von großem Nutzen, für den Güterverkehr aber nicht von gleich hohem und nur für den Handel auf große Entfernungen von erheblichem Werthe ſey.

Der Umſtand, daß die eigentlichen Koſten des Transports auf Eiſenbahnen von geringer Steigung auch bei einer ganz mäßigen Frequenz weit niedriger ſind, als der Aufwand für die Fortſchaffung der Menſchen und Güter auf anderen Wegen, läßt für den allgemeinen Verkehr überall, wo die Anlage einer Eiſenbahn nur mit einiger Wahrſcheinlichkeit eines günſtigen Erfolges in Frage geſtellt werden kann, von einer ſolchen Unternehmung für den allgemeinen Verkehr ſichern Vortheil erwarten.

Iſt der Bau der Bahn vollendet, ſind die erforderlichen Gebäude errichtet, die Koſten der erſten Anſchaffung der Lokomotiven, der Reiſewagen und der Laſtwagen beſtritten, die ganze Verwaltung organiſirt, und ſoll der Betrieb beginnen, oder der begonnene Betrieb fortgeſetzt werden, ſo wird der Unternehmer bei Beſtimmung der Preiſe der Transporte zwar zuvörderſt berechnen, wie hoch ſowohl die Zinſen des Kapitals der feſten Anlage und des gehenden Zeuges, als der jährliche Aufwand für die Verwaltung, für die Unterhaltung der Bahn und der Transportmittel, für Erſatzſtücke und alle übrigen Förderungskoſten ſich belaufen. Allein die zweite Frage iſt, bei welchen Preiſen er den beſten Ertrag zu erwarten hat. Steht dieſer Ertrag tief unter dem, allen Aufwand umfaſſenden Koſtenbetrag, ſo hat der Unternehmer einen Verluſt zu beklagen, während ſeine Unternehmung ſich für den allgemeinen Verkehr als ſehr wohlthätig erweiſen kann.

Der Vortheil einer ſolchen Mitbewerbung im Perſonen- und Waarentransport iſt demſelben gewonnen, wenn die Unternehmer auch den größten Theil ihres verwendeten Kapitals verlieren, oder ſich nur mit einer weit unter dem laufenden Zinsfuße ſtehenden Rente dieſes Kapitals begnügen müſſen. Sie oder ihre Rechtsnachfolger haben aber ſo lange keinen Grund auf ihre Mitbewerbung zu verzichten, als die fortgeſetzte Benützung der Eiſenbahn, nach Beſtreitung der jährlichen Ausgaben für die Verwaltung, für die Unterhaltung der Bahn und der Transportmittel, für die Ergänzung der letztern und für alle Koſten der Transporte, noch eine Summe übrig läßt, welche den Betrag der gewöhnlichen Zinſen jenes Kapitals überſteigt, das der Verkauf des entwertheten Materials und Terrains gewähren könnte.

Soll aber ſolche Mitbewerbung mit dem Land- und Waſſertransport eine namhafte Verminderung der Transportpreiſe bewirken, und der Unternehmer

zugleich für ſeinen Aufwand eine angemeſſene oder reichliche Vergütung erhalten, ſo müſſen die Verkehrsverhältniſſe ſehr günſtig ſeyn, da bekanntlich die Koſten der Herſtellung einer ſoliden Eiſenbahn und der damit verbundenen Einrichtungen, ſelbſt unter vortheilhaften Umſtänden 8, 10 und mehrfach größer ſind, als der Aufwand, den der Bau einer gewöhnlichen Landſtraße erfordert. Das Verhältniß der Anlagskoſten und der Menge der Transporte, auf welche ſich die Zinſen des Anlagskapitals vertheilen, iſt daher für jede ſolche Unternehmung eine Lebensfrage. Nach den Umſtänden kann ihre Löſung im gegebenen Falle ſehr leicht, aber auch ſehr ſchwierig ſeyn, nicht nur wenn es an beſtimmten und ſichern Notizen, über die Bewegung des Verkehrs in der Richtung der in Frage geſtellten Bahnlinie fehlt, ſondern weil es bei der Beurtheilung der Sache nicht allein auf die Kenntniß der beſtehenden Verhältniſſe ankommt, ſondern zugleich die Wechſelwirkung zwiſchen der Frequenz und der Erleichterung der Transporte und überhaupt Alles zu erwägen iſt, wovon eine raſche Vermehrung derſelben abhängt.

Aus dieſen Gründen ſcheinen uns einige allgemeine Betrachtungen über die Verhältniſſe, welche eine ſolche größere Lebhaftigkeit des Perſonen- und Waarentransports und deren ſchnelle Zunahme in Folge der Mitbewerbung der Eiſenbahn bedingen, hier nicht am unrechten Orte zu ſtehen. Wir müſſen auch in dieſer Beziehung zwiſchen dem Transport der Menſchen und Waaren, zwiſchen verſchiedenen Gattungen von Gütern und zwiſchen dem Verkehre auf kürzern oder größern Entfernungen unterſcheiden.

Am leichteſten fällt den Eiſenbahnen die Mitbewerbung bei dem Perſonen-Transport, da für dieſen die Schnelligkeit einen hohen Werth unbedingt behauptet, für jedes andere Transportmittel die Gränze der Geſchwindigkeit enger geſteckt iſt, und auch innerhalb dieſer Gränzen das arithmetiſche Verhältniß der eigentlichen Transportkoſten für die Eiſenbahnen, in Vergleichung mit den Koſten des Landtransports und des Waſſertransports, um ſo vortheilhafter wird, je größer die verlangte Geſchwindigkeit iſt.

Wo es an Reiſenden nicht fehlt, wird eine in günſtigem Terrain angelegte Eiſenbahn daher überall ihre Koſten lohnen, und wo ſie ihre Vortheile anbietet, wird ſich die Zahl der Reiſenden ſchnell vermehren.

Es iſt aber an ſich klar, daß der Einfluß, den die größere Geſchwindigkeit und die Wohlfeilheit der Transporte auf die Lebhaftigkeit des Menſchenverkehrs ausübt, unter ſonſt gleichen Umſtänden, um ſo größer ſeyn wird, je kürzer die Diſtanzen ſind, da die Veranlaſſung zu Reiſen nach nahe gelegenen Orten viel häufiger vorkommt, und auch minder dringende Veranlaſſungen um ſo leichter und häufiger benutzt werden, je geringer die Entfernungen und die Koſten ſind.

Je größer die Nähe der Städte, die eine Eiſenbahn verbindet, je beträchtlicher ihre Volksmenge, und je lebhafter ihre kommerziellen und andern

Geſchäftsverbindungen, deſto günſtiger ſind die Umſtände für eine Unternehmung, die ihren Nutzen vorzugsweiſe im Perſonentransport ſucht, mit deſto größerer Sicherheit kann man auch darauf rechnen, daß eine Herabſetzung der Transportpreiſe bei vermehrter Geſchwindigkeit, eine fruchtbare bedeutende Rückwirkung auf die Zahl der Reiſenden ausüben werde.

Einer auf größere Entfernungen fortlaufenden Bahnſtrecke müſſen streckenweiſe die Bedingungen einer ſolchen Frequenz mehr oder weniger fehlen, und verhältnißmäßig nur ſpärlich kann der Zuwachs ſeyn, den man dem, durch die Vortheile der Eiſenbahnen vermehrten Reize zu Reiſen auf große Diſtanzen immerhin verdanken wird.

Da die Schnelligkeit für den Waarenverkehr nicht von gleicher Erheblichkeit wie für die Reiſenden iſt, ſo finden ſich Eiſenbahnen in ihrer Mitbewerbung beim Waarentransport im Allgemeinen weniger begünſtigt.

Je geringer die Entfernungen ſind, deſto weniger wird der Vortheil der größern Schnelligkeit und der Wohlfeilheit der Fracht die Güter von andern, nicht ganz nahen, parallel laufenden Routen ableiten, oder durch einen Einfluß auf Produktion und Konſumtion eine Vermehrung der zirkulirenden Gütermaſſe bewirken, und deſto häufiger werden der Eiſenbahn ſelbſt Güter entgehen, die in ihrer Richtung ſich bewegen, weil die Benutzung der Bahn die Koſten einer doppelten Spedition nicht lohnt.

Eine Unternehmung, die ihren Nutzen in dem Transport der Güter auf kurze Diſtanzen ſucht, kann in der Regel einen glücklichen Erfolg nur da erwarten, wo die Gütermaſſe, — welche bereits vorhandene Bedürfniſſe zwiſchen den Ausgangspunkten der Eiſenbahn in Umlauf ſetzen, — groß genug iſt, um ihr in den herabgeſetzten Preiſen, wodurch ſie die Transporte ſich zuwenden muß, einen zureichenden Ertrag zu gewähren. Sie wird eine ſolche Gütermaſſe nur zwiſchen Plätzen finden, wo die Konſumtion einer zahlreichen Volksmenge, eine große Induſtrie und ein blühender Handel zu unermeßlichen wechſelſeitigen Zuſendungen Veranlaſſung geben.

Auf einen namhaften Zuwachs an Transporten kann ſie nur da rechnen, wo ſie einer nahe gelegenen Produktion grober und in großer Menge geſuchter Waaren, eine Herabſetzung der Frachten anbieten kann, deren Betrag in einem ſtarken Verhältniſſe zum Werthe dieſes Produktes ſteht, wie namentlich bei dem Transport aus großen Steinkohlenlagern.

Je größer die Entfernung iſt, auf die eine Eiſenbahn ihre Mitbewerbung im Gütertransport ausdehnt, deſto eher kann ſie, da der Nutzen der Geſchwindigkeit mit den Diſtanzen wächſt, die Transporte ohne bedeutende Herabſetzung der Frachten ſich ſichern, und daher ihre Rechnung auch bei einer etwas geringern Güterzahl finden. Deſto größer iſt auch der Einfluß einer erheblichen Herabſetzung der Frachten auf die Quantität der wechſelſeitigen Bezüge zwiſchen

den Märkten, welche die Bahn verbindet und deſto leichter können auch dieſelben Güter von andern, auch entlegenern, konkurrirenden Routen abgeleitet werden.

Wenn aber hiernach die Eiſenbahnen auf große Diſtanzen bei gleicher Lebhaftigkeit des Verkehrs weit günſtigere Reſultate erwarten laſſen, ſo können für längere Bahnen ſelbſt auf den frequenteſten Routen alle andern Umſtände nie ſo vortheilhaft ſeyn, als ſie für kürzere Routen vorkommen, indem man hier und dort Terrainſchwierigkeiten begegnet, welche die Koſten erhöhen, und die belebteſten großen Handelsſtraßen immer auch ſtreckenweiſe durch Gegenden führen, wo die Bevölkerung dünn und der Zwiſchenverkehr unbedeutend iſt.

Ein bedeutender Zuſammenfluß von Gütern, die ihre Beſtimmung in weiter Ferne ſuchen, findet hauptſächlich in der Richtung ſtatt, in welcher der Verkehr zwiſchen den Seehäfen und den Hauptplätzen der Binnenmärkte ſich bewegt, und durch ſchiffbare Ströme ſich erleichtert findet. Dieſen wird die Eiſenbahn, ſo weit die Thalfahrt und eine leichte Bergfahrt reicht, auch unter den günſtigſten Umſtänden grobe Güter nicht entziehen.

Der Transport koſtbarer Güter und aller Waaren, deren Preiſe häufigen Schwankungen unterworfen ſind, wird ſie in ihrer Mitbewerbung ſowohl mit der Waſſerſtraße, wie mit den gewöhnlichen Landſtraßen, im Verkehr zwiſchen den Plätzen an den beiden Endpunkten der Bahn, unter ſonſt gleichen Umſtänden am leichteſten ſich zuwenden, da hier der Vortheil der Schnelligkeit der größte iſt.

Ihre Mitbewerbung wird ihr noch in einer andern Beziehung häufig um ſo leichter fallen, je mehr ſie ſich von den Mündungen der Flüſſe entfernt, da in gleichem Maße die Bergfracht auf der konkurrirenden Waſſerſtraße beſchwerlicher, koſtbarer und langſamer zu werden pflegt.

Die Verhältniſſe werden auch für ſie günſtiger, wo mehrere von verſchiedenen Seeplätzen ausgehende Transportlinien zuſammentreffen und ſich die von denſelben ankommenden Gütermaſſen vereinigen.

Allein, es iſt an ſich klar, daß im Allgemeinen die Transportmaſſen abnehmen, je weiter ſich der Verkehr von den Seeplätzen entfernt, wo der Großhandel die Güter ſammelt, welche er in verſchiedenen Richtungen der Konſumtion übergibt, und daß daher einer Eiſenbahn in der Richtung dieſer Transporte, unter ſonſt gleichen Umſtänden fortſchreitend um ſo weniger Güter von dem allgemeinen Handel überliefert werden, je tiefer ſie in dem Binnenmarkt fortläuft.

Es iſt auch an ſich klar, daß in dieſer Beziehung und unter ſonſt gleichen Umſtänden für die Frequenz der Transportmittel auf einer Eiſenbahn der Theil eines Binnenmarktes das unfruchtbarſte Terrain iſt, wo die, von verſchiedenen Hauptplätzen in entgegengeſetzter Richtung ausgehenden Transportlinien des Großhandels ſich begegnen, oder in deren Nähe die Märkte der Seeplätze ſich begränzen.

Soll eine auf den Gütertransport berechnete ausgedehnte Eiſenbahn auch auf einem ſolchen Binnenmarkte ſich nicht unvortheilhaft darſtellen, ſo müſſen die innern Verkehrsverhältniſſe auf dieſem Gebiete in ungemeinem Grade günſtig oder die Bahn von ſolcher Ausdehnung und die Umſtände von der Art ſeyn, daß man erwarten darf, durch die Vortheile der größern Schnelligkeit und Regelmäßigkeit der Transporte, dem großen Güterverkehre eine andere Richtung zu geben, und auf die Straße, welche einen ſolchen Binnenmarkt mit verſchiedenen Seeplätzen in entgegengeſetzten Richtungen verbindet, jene Güter abzuleiten, welche dieſe Plätze ſich wechſelſeitig auf andern Wegen zur See oder zu Lande in großen Maſſen zuſenden.

Der ungemeinen Wohlfeilheit der Seefrachten kann und wird der Transportpreis auf keiner Eiſenbahn jeweils auch nur nahe kommen.

Allein, wenn ſie auf eine beträchtliche Ausdehnung einer Richtung folgt, in welcher ſie bedeutende Seeplätze, die zur See auf weiten Umwegen einen lebhaften Verkehr unterhalten, auf dem kürzeſten Wege verbindet; ſo kann der Vortheil des vielfach ſchnellern Bezugs und ſicherer Lieferungsfriſten zu der Erſparniß an Aſſekuranzprämien hinzukommend, je nach der Koſtbarkeit der Güter und nach der Veränderlichkeit ihrer Preiſe mehr oder weniger für die Wahl des Landweges entſcheidend werden, und überdies auf die Zunahme des Verkehrs mit leicht verderblichen Waaren einen günſtigen Einfluß ausüben.

So leicht im Allgemeinen die Vortheile ſich bezeichnen laſſen, welche die Eiſenbahnen nach den Umſtänden dem Perſonentransport und Waarenverkehr darbieten, ſo kann es dagegen bei einzelnen Unternehmungen, die in Frage kommen, ſehr ſchwer fallen, zu erforſchen und zu erkennen, ob die Bedingungen, unter welchen ſie ſich als vortheilhaft erweiſen, wirklich vorhanden ſind. Es kommt hier auf Größen an, über deren einen glücklichen Erfolg bedingendes Maaß die Erfahrung allein eine ſichere Belehrung gibt; will man aber die Erfahrungen zu Rathe ziehen, die anderwärts bereits gemacht wurden, ſo darf man die Verſchiedenheit aller jener Verhältniſſe nicht unbeachtet laſſen, von welchen, der Natur der Sache nach, der Erfolg ſolcher Unternehmungen abhängt, und die wir hier in Kürze berührt haben. —

Dies vorausgeſetzt, wollen wir nun die Herſtellung einer Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel und den Perſonen und Waarentransport auf dieſer Bahn und den vorgeſchlagenen Zweigbahnen

§. I. unter dem Geſichtspunkte des ökonomiſchen Intereſſes für die Unternehmer betrachten.

Der Nutzen, den eine Bahn den Unternehmern abwirft, hängt ab, 1) von der Größe des Kapitals, welche die Vorarbeiten, die Herſtellung der Bahn und die erſten Einrichtungen und Anſchaffungen aller Art erfordern; 2) von den jährlichen Ausgaben, welche der Unterhalt der Bahn und aller Einrichtungen, die Verwaltung und der Betrieb und die ihr auferlegten Laſten

veranlaſſen, 3) von der Menge der Reiſenden und der Waaren, welche auf der Bahn transportirt werden, 4) von den Preiſen, um welche der Transport übernommen wird.

Da das techniſche Gutachten nachweist, welcher Ertrag für die Unternehmer unter verſchiedenen Vorausſetzungen über die Frequenz und die Preiſe der Transporte zu erwarten iſt, ſo haben wir hier noch zu unterſuchen, ob für die eine oder andere dieſer Vorausſetzungen eine größere oder geringere Wahrſcheinlichkeit vorhanden ſey oder nicht, und ob darnach die Unternehmung entweder als vortheilhaft oder als keinen Nutzen verſprechend, oder in ihrem Erfolge als zweifelhaft betrachtet werden muß.

Zuvörderſt erlauben wir uns aber über die in dem techniſchen Gutachten enthaltenen Koſtenberechnungen einige Bemerkungen hier niederzulegen.

Wenn ſelbſt auf genauen Vermeſſungen und Abwägungen, und auf vollſtändiger Kenntniß aller Localverhältniſſe beruhende Bauüberſchläge, wie die Erfahrung lehrt, beim wirklichen Vollzuge häufig um bedeutende Summen überſchritten werden; ſo könnte man zu der Annahme geneigt ſeyn, daß eine auf minder vollſtändige und zuverläſſige Materialien gebaute Schätzung um ſo leichter tief unter dem wahren Koſtenbetrage ſtehen bleibe. Wir ſind aber der Meinung, daß bei dem, von dem techniſchen Ausſchuſſe beobachteten Verfahren, die näheren Unterſuchungen des Terrains und die Ausarbeitung der Arbeitspläne eben ſo leicht ein niedrigeres als ein höheres Reſultat geben können.

Bei dem Vollzuge von Bauplänen, welche mit aller Umſicht ausgearbeitet worden ſind, werden ſich ſelten unvorhergeſehene Erſparniſſe, aber leicht unvorhergeſehene Schwierigkeiten und Ausgaben ergeben; dagegen können Schätzungen, welche, wie die vorliegende, nur auf einer allgemeinen Terrainkenntniß beruhen, die wirklichen Koſten ähnlicher, ausgeführten Bauwerke, unter Vergleichung der Lokalpreiſe der Arbeit und der Materialien, berückſichtigen und im Zweifelsfalle überall eher bei der höhern, als bei der niedrigern Zahl ſtehen bleiben, für Auslaſſungen und zu niedrige Anſätze unter einzelnen Poſitionen, gar wohl Compenſationen unter andern Rubriken darbieten *).

Um einige Einzelnheiten zu berühren, finden wir namentlich den Werth der Ländereien nach unſerer allgemeinen Kenntniß von dem Güterwerthe, nicht zu nieder angeſetzt; in einzelnen Bezirken möchten ſelbſt die angenommenen Durchſchnittspreiſe zu hoch erſcheinen. Allein häufig wird der Fall vorkommen, daß die Bahn die Ländereien auf eine Weiſe durchſchneidet, welche

*) Nach den neuen Berechnungen des techniſchen Ausſchuſſes ſind die Koſten der Hauptbahn bis zum Friedlinger Rain und der beiden Seitenbahnen mit 16 Mill. Gulden eben ſo hoch angenommen, als das früher für die Hauptbahn bis Baſel nebſt den Seitenbahnen berechnete Baukapital. Die Erhöhung rührt hauptſächlich von der Annäherung des neuprojektirten Zugs an Freiburg her.

kleinere Güterſtücke bildet, deren Anbau weſentlich erſchwert erſcheint, ſo daß dem Eigenthümer entweder eine den Werth des abzutretenden Terrains überſteigende Entſchädigung bewilligt, oder das ganze Grundſtück um den wahren Kaufpreis abgenommen werden muß.

Hie und da wird, wo mit der Bahn Kummunikationswege parallel laufen, zur Bewirthſchaftung der Güter das Bedürfniß neuer Feldwege entſtehen, und die Erwerbung des hiezu erforderlichen Terrains die Koſten vermehren. Leicht dürfte ſich auch das Bedürfniß an Uebergängen größer darſtellen, als es in der Berechnung angenommen wurde.

Bei der Konſtruktionsart, deren Wahl der Ausſchuß vorausſetzt, iſt man gewiß, daß die Koſtenberechnung nicht durch ſcheinbare Erſparniſſe niedergehalten wurde.

Darüber aber, ob eine minder koſtſpielige Bauart gewählt werden könnte, ohne Nachtheil für die Benutzung der Bahn, und ohne Gefahr, daß der verminderte Koſtenbetrag durch die vergrößerte Laſt der Unterhaltung aufgewogen werde, wagen wir kein Urtheil zu fällen.

Von den Materialien, deren Preiſe einen Einfluß auf die Koſten ausüben, iſt das Eiſen das wichtigſte. Der hohe Preis, den die vorliegende Berechnung annimmt, entſpricht den in der jüngſten Zeit geſteigerten Forderungen der Fabrikanten. Allein vielleicht iſt dieſe beträchtliche und plötzliche Steigerung zum Theil nur vorübergehend. Ohne Einfluß auf die Eiſenpreiſe können die vervielfältigten Eiſenbahnunternehmungen nicht bleiben. Es iſt jedoch zu bedenken, daß hier nicht nur das wirkliche Bedürfniß für die begonnenen Bauten, namentlich in Großbritannien, Belgien und Frankreich, ſondern auch die vielen zur Sprache gekommenen Projekte wirken, wovon wohl manche entweder ganz bei Seite gelegt, oder erſt in ſpäter Zukunft ausgeführt werden. Ferner iſt zu erwägen, daß die Befriedigung einer ſo bedeutenden Nachfrage, wie diejenige iſt, welche die begonnenen und projektirten Unternehmungen zur Folge hatten, große Vorbereitungen zur Erweiterung der Produktion erfordern, und die Periode, in welcher ſie getroffen werden, für eine Preisſteigerung die günſtigſte iſt, dagegen mit der wirklich eintnetenden Vermehrung der Produktion wieder ein Sinken der Preiſe erwartet werden darf.

Es iſt nach einer Mittheilung der Direktion der Forſten und Bergwerke nicht zu erwarten, daß ein beträchtlicher Theil des Bedarfs im Lande ſelbſt fabricirt werden kann.

Die Anlegung einer doppelten Bahn halten wir für keinen Gegenſtand des Zweifels; nur der gleichzeitige vollſtändige Ausbau beider Schienenwege kann in Frage geſtellt werden.

Einen Zuſatz erhalten die Koſten durch die Zinſen der Kapital-Aus-lagen, von der Zeit der Verwendung bis zu Vollendung des Baues*). Die Größe dieſes Zuſatzes hängt von der Zeit ab, welche der Bau der einzelnen, ſucceſſiv in Gebrauch tretenden Bahntheile erfordert.

Von den Laſten, unter die wir 60,000 Gulden Entſchädigungsrente für die Poſt in der Berechnung aufzunehmen dem techniſchen Ausſchuß auftrugen, werden wir ſpäter noch reden.

In Beziehung auf die Berechnung der Betriebskoſten ſcheint uns der Preis der Koaks eher zu hoch als zu nieder angenommen, dagegen iſt durch das Projekt einer Eiſenbahn von Saarbrücken nach Mannheim eine erfreu-liche Ausſicht auf die leichtere und wohlfeilere Beifuhr dieſes Materials eröffnet.**)

Die Berechnung ſetzt voraus, daß der Waarentransport wie der Perſonen-Transport durch den Dampfwagen geſchehe und nimmt für den erſtern eine Geſchwindigkeit von $7\frac{3}{10}$ Wegſtunden auf die Zeitſtunde und die Hälfte dieſer Geſchwindigkeit für den Waarentransport an.

Ob nicht Umſtände eintreten können, welche für den Waarentransport mit geringerer Geſchwindigkeit durch Pferde entſcheidend ſind, wird man nicht un-bedingt verneinen.

Ueberhaupt hängt das Geſammtreſultat des Nutzeffekts, abgeſehen von den gegebenen Preiſen der Ländereien, der Arbeit und des Materials, und von der Frequenz der Transporte von einer Reihe von Faktoren ab, die ſich wechſelſei-tig bedingen, und unter verſchiedenen Vorausſetzungen verſchieden beſtimmt werden müſſen.

So verändert ſich, je nachdem die Frage über die Geſchwindigkeit der Transporte beantwortet wird, das Maaß der Transportkoſten. Jene Frage bleibt nicht ohne Einfluß auf die Beſtimmung der Stärke der Bahnſchienen und der Fundamentirung. Die Erhöhung des Maximums für die Steigung der Bahn kann hier nach den Umſtänden eine beträchtliche Erſparniß an Bau-koſten gewähren, oder dort die Annäherung der Bahn an eine gewerbſame und bevölkerte Stadt bedingen, und dagegen der Einfluß einer ſolchen Erhöhung auf die Geſchwindigkeit und die Koſten der Transporte als überwiegender oder als minder erheblicher Nachtheil erſcheinen. Ebenſo kann gegen die Nachtheile einer nur unbedeutenden Steigung der Bahn der Vortheil einer beträchtlichen Abkürzung der Bahnlinie in Betrachtung kommen.

Wohl mögen die genaueren Unterſuchungen des Terrains hie und da zu ſolchen Fragen führen, doch läßt die ohngefähre Kenntniß deſſelben erwarten, daß ihre Entſcheidung keinen ſehr weſentlichen Einfluß auf die vorliegenden Be-rechnungen ausüben werde.

---

*) Sie ſind in den neueren Berechnungen des techniſchen Ausſchuſſes in die Betriebskoſten auf-genommen worden.

**) Dieſe Hoffnung iſt ſeither verſchwunden.

Nur die Annäherung der Bahn an die volkreichſte, gewerbſamſte und für jeden Reiſenden intereſſanteſte Stadt des Oberlandes, iſt in Beziehung auf den Koſtenpunkt eine erhebliche Frage.

Nach den vorliegenden Notizen iſt es aber kein Zweifel, daß die Bahn nicht nach Freiburg geführt werden kann, ohne Erhöhung nicht nur des Baukapitals ſondern auch der täglich wiederkehrenden Transportkoſten.

Im Intereſſe des allgemeinen Verkehrs, wie im beſondern Intereſſe der Stadt und der Unternehmer ſelbſt liegt es aber, daß ein dem Zwecke angemeſſenes Opfer gebracht werde, um die Bahn der Stadt ſo viel möglich zu nähern, und wenn dies nicht in zureichender Weiſe geſchehen kann, ſie durch eine Seitenbahn mit der ihr ſo nahe als möglich gelegten Ablöſungsſtation zu verbinden.

Uebrigens nehmen wir die vorliegenden Berechnungen ſowohl über die Baukoſten, als über die Betriebskoſten und die zu leiſtenden Entſchädigungen an, wornach ſich der Nutzeffekt je nach Verſchiedenheit der Menge der Reiſenden und der Güter und der Höhe der Transporttaxen verſchieden ſtellt.

Wir wollen die Reſultate der zahlreichen Berechnungen, welche das techniſche Gutachten unter Veränderung bald des einen bald des andern Faktors, aufſtellt, hier nicht wiederholen; wir halten uns zunächſt an die Berechnung, welche nachweiſt, daß wenn die Unternehmer durch die geringſte angenommene Rente von 4 pCt. belohnt werden ſollen, bei einer mittlern Transporttaxe von 10 fl. für den Reiſenden und von 1 fl. für den Zentner Waaren auf die ganze Länge der Bahn (von Mannheim bis Baſel) von $55\frac{4}{10}$ Stunden gerechnet, wenigſtens 73,500 Reiſende und 300,000 Zentner Waaren verlangt werden*).

Es frägt ſich, ob mindeſtens eine ſolche Frequenz für die ganze Länge der Bahn zu erwarten ſey?

Um eine Berechnung über die wahrſcheinliche Frequenz der Eiſenbahn aufzuſtellen, müßte man eine genaue Kenntniß des Perſonen- und Waarentransports in der Richtung der Bahn beſitzen, und im Stande ſeyn, wenigſtens annähernd in Zahlen zu beſtimmen, nicht nur welcher Theil dieſer Transporte der Bahn zugeleitet werden kann, ſondern überdies wie groß der Einfluß ſeyn wird, den die Herſtellung einer Eiſenbahn auf die Vermehrung des Perſonentransports und auf die Lebhaftigkeit des Waarenverkehrs auszuüben geeignet iſt.

---

*) Nach den neuern Berechnungen des techniſchen Ausſchuſſes, wornach die Zinſen der Baukoſten bis zum Zeitpunkt der Benutzung der einzelnen Bahntheile in die Betriebskoſtenrechnung aufgenommen wurden, wird bei einem Transport-Preiſe von 9 fl. 2 7/10 kr. für den Reiſenden und von 1 fl. 5 1/10 kr. für den Zentner Güter, eine Frequenz von 81,342 Reiſenden und von 300,000 Zentner Güter für die ganze Länge der Bahn von Mannheim bis zum Friedlinger Rain (54,27 Stunden) erfordert, wenn der Ertrag ſich auf 4 Prozent ſtellen ſoll.

Sind auch die Transportmengen bekannt, ſo bleibt es jedenfalls der Natur der Sache nach unmöglich, dieſe letzte Aufgabe auch nur mit einiger Sicherheit und Genauigkeit zu löſen.

Die uns zu Gebot ſtehenden Notizen über die Größe der Perſonen- und Waarentransporte in der Richtung der anzulegenden Eiſenbahn ſind nun aber ſehr mangelhaft und unzuverläſſig. Wir müſſen daher um ſo eher auf die Aufſtellung einer Wahrſcheinlichkeitsberechnung der bezeichneten Art verzichten, und uns begnügen, die Reſultate unſerer Nachforſchungen und alle Thatſachen darzulegen, die nach unſerer Anſicht dazu dienen, ſich ein ohngefähres Urtheil über die Nützlichkeit der Unternehmung zu bilden.

1) Perſonen-Transport.

Um uns eine ohngefähre Kenntniß von der Lebhaftigkeit des Perſonen-Transports in der Richtung der Bahn zu verſchaffen, haben wir Nachweiſungen über die Eilwagen-Reiſende, über die Zahl der Extrapoſten, über den Perſonentransport der Dampfſchiffe, über die Zahl der Fremden in den größern auf der Route von Mannheim und Heidelberg nach Baſel gelegenen Städten und über die Zahl der Lohnkutſchen und Lohnpferde in dieſen Städten erhoben.

Die Zahl der Reiſenden, welche auf der Berg- und Rheinſtraße (einſchließlich der Routen von Karlsruhe nach Mannheim und Baden, und der von Kehl auf die Bergſtraße führenden Routen) in dem letzten Semeſter 1834 und im erſten Semeſter 1835 durch den Eilwagen transportirt worden ſind, wurde von der Poſtadminiſtration nach Beilage 1 zu 29,674 angegeben.

Aus dem Ertrag der Eilwagenkurſe auf dieſen Routen läßt ſich nach Beilage 2 ſchließen, daß ein Reiſender im Durchſchnitt beiläufig 20 Meilen zurückgelegt hat. Hiernach würden, wenn man die Diſtanz zwiſchen der nördlichen Gränze des Großherzogthums und Baſel nach der Länge der Hauptrouten in Poſtmeilen zu 32 Meilen (à 24,000 bad. Fuß) berechnet, ohngefähr 9300 oder 10,000 Reiſende anzunehmen ſeyn, welche den ganzen Weg zwiſchen Baſel und Weinheim zurücklegten.

Aus der Ueberſicht, welche die bei jeder inländiſchen Station eingeſchriebenen Reiſenden, nebſt den vom Auslande angekommenen Paſſagieren, deren Fahrt daſelbſt aufgehört hat, angibt (aber die Durchreiſenden nicht begreift), kann man mit Sicherheit ſchließen, daß die Eilwagen in den untern und mittlern Gegenden des Landes weit mehr Reiſende, als in dem obern Landestheil zählten.

Wir finden jene Zahl angegeben:

für die Station Heidelberg zu 7698
" " " Karlsruhe " 5014
(ohne den Bad-Eilwagen und den Mannheimer Wagen)

für die Station	Kehl	zu	4493
„ „ „	Freiburg	„	2016
„ „ „	Baſel	„	3679

Neben den Eilwagen von Heidelberg nach Raſtatt geht aber zwiſchen Karlsruhe und Mannheim ein Eilwagen, der im Ganzen 955 Reiſende hatte, und zwiſchen Baden und Karlsruhe ein weiterer Wagen, der 1476 Paſſagiere zählte.

Aus der Ueberſicht über die Zahl der Pferde, die bei jeder Poſtſtation für die der Richtung der Bahn folgenden Fahrten im Jahr 1835 abgegeben wurden, (Ziff. 3) kann man approximativ die Zahl der Extrapoſtreiſenden berechnen. Zwiſchen Heidelberg, Mannheim und Karlsruhe ſchwankt die Zahl der abgegebenen Pferde zwiſchen 4094 und 1267. Aber nur die Summe der für Mannheim zu 1267, und der für Heidelberg zu 3104, im Ganzen mit 4371 angegebenen Pferdezahl, und die Angaben für Weinheim mit 3692, ſo wie für Karlsruhe mit 4913 ſind maaßgebend, da zwiſchen den beiden erſtgenannten Städten und Karlsruhe zwei Poſtrouten laufen. Nahe kommende Reſultate gibt die Vereinigung der für die korreſpondirenden Stationen auf dieſen beiden Routen angegebenen Pferdezahl, wie von Schwetzingen und Wiesloch mit 4458, für Bruchſal und Waghäuſel mit 3927, oder Bruchſal und Graben mit 3792.

Man kann daher für dieſe Route, einen Reiſenden auf 1 Pferd gerechnet, die Anzahl der Extrapoſtreiſenden nahe zu 4000 annehmen.

Nicht niedriger mag ſie ſich im Durchſchnitt auch auf der Route zwiſchen Kehl und Offenburg und Karlsruhe belaufen, da die Station Karlsruhe 4913, Durmersheim 4094 (und mit Ettlingen 5518), Raſtatt 5879, ſodann auf der Berg- und der Rheinſtraße, die Stationen Stollhofen und Bühl zuſammen 3643, und Biſchoffsheim und Achern zuſammen 3071 Pferde gebraucht haben.

Von Kehl nach Offenburg vermindert ſich aber die Frequenz in bedeutendem Maaße.

Wenn wir auch mit Rückſicht auf die Angabe der beiden nächſten Stationen die Zahl von 747 Pferden für Offenburg für unrichtig halten (und hiezu um ſo mehr berechtigt ſind, da nach einem Bericht des Amtes die Poſthalterei kein Verzeichniß hält), ſo laſſen doch die Angaben für Kenzingen mit 1716, für Emmendingen mit 1653, für Freiburg mit 1280 Pferden und die bis Kaltenherberg auf 685 fallenden Zahlen keinen Zweifel, daß man auf der ganzen Strecke von Offenburg bis Baſel im Durchſchnitt nicht 1500 Extrapoſtreiſende rechnen darf.

Mit dem Landtransport der Perſonen auf der Strecke von Mannheim nach Straßburg konkurrirt die Dampfſchifffahrt bis Straßburg.

Nach der unter Ziffer 4 beiliegenden Nachweiſung ſind zu Mannheim im Jahr 1835 mit dem Dampfſchiffe

zu Thal angekommen	. . . .	2027
und vorübergefahren	. . . .	2369
zu Berg vorübergefahren	. . . .	1193
und um die Bergfahrt zu benützen eingeſtiegen		748 Perſonen

Von dieſen 6395 Reiſenden hat aber nur ein Theil die ganze Strecke zwiſchen Straßburg und Mannheim zurückgelegt. Weit größer als die für die Bergfahrt in den Zwiſchenſtationen (Leopoldshafen und Iffezheim) hinzukommenden Reiſenden iſt die Zahl der daſelbſt abgehenden.

Mit Sicherheit kann man daher nur für den Weg von Mannheim nach Karlsruhe die volle Zahl von 6—7000 Paſſagieren rechnen, welche durch die Dampfſchifffahrt befördert wurden.

Weit ſchwieriger, als die Zahl der Reiſenden, die ſich der Eilwägen, der Extrapoſt und der Dampfſchiffe bedienen, iſt der Perſonentransport zu ſchätzen, der die Klaſſe der Lohnkutſcher beſchäftigt.

Da aber dieſer Transport im Perſonenverkehr eine ſehr bedeutende Stelle einnimmt, ſo durften wir nicht unterlaſſen, hierüber diejenigen Daten zu erheben, welche über den Umfang deſſelben wenigſtens eine oberflächliche Belehrung geben.

Aus den Beilagen unter Ziff. 5 erhellt, daß im April d. J. die Lohnkutſcher

zu Mannheim	66	Chaiſen	und	70	Pferde
" Heidelberg	100	"	"	161	"
" Bruchſal	20	"	"	23	"
" Karlsruhe	98	"	"	143	"
			im Ganzen	397	Pferde beſaßen.

In den kleinern Städten pflegen bekanntlich begüterte Wirthe das Geſchäft der Lohnkutſcher durch ihre Dienſtleute zu betreiben. So zählt Bruchſal mehrere ſolcher Wirthe, deren Chaiſen (5) und Pferde (11) nicht unter der obigen Zahl begriffen ſind.

In Raſtatt befinden ſich 26 Wirthe, welche 28 Chaiſen und 72 Pferde zu Lohnfahrten benützen.

Man kann daher in ſämmtlichen genannten Städten die Zahl der Pferde, welche regelmäßig zum Transport in Lohnkutſchen gebraucht werden, auf mindeſtens 450, im Sommer etwas höher, im Winter etwas niedriger anſchlagen. Der Lohnkutſcher legt in einer gewöhnlichen Fahrt 10—12 Stunden, höchſtens 15—18 Stunden des Tags zurück; häufig fährt er aber auf ganz kurze Diſtanzen von 1—2 Stunden und viele Tage des Jahres, beſonders im Winter, ruhen ſeine Pferde.

Rechnet man im Durchſchnitt eine tägliche Fahrt von 3 Stunden, und für das Pferd 2 Perſonen (oder für jeden Tag eine Fahrt von 4—6 Stunden und zwei bis drei Perſonen für den mit 2 Pferden beſpannten Wagen), ſo werden 450 Pferde im Laufe eines Jahres 985,500 Perſonen eine Stunde weit transportiren.

Für die Seitenrouten darf man kaum ¼ bis ⅓ der Fahrten abrechnen, da die nach Württemberg und Rheinbaiern führenden Straßen bei weitem nicht gleich frequent ſind, die franzöſiſchen Routen von dieſſeitigen Lohnkutſchern nicht befahren werden, und von jenen Seitenſtraßen auch fremde Hauderer theilweiſe längere Strecken auf der Rhein- und Bergſtraße zurücklegen. Wenn aber die Lohnkutſcher in den genannten Städten hienach in der Richtung der Bahn jährlich auf eine Stunde in runder Zahl c. 700,000 und wohl mindeſtens 500,000 Perſonen transportiren, ſo darf man dieſe Frequenz nicht blos für die Diſtanz von Mannheim und Heidelberg bis Raſtatt d. i. ohngefähr für 17—18 Stunden berechnen. Ihre Fahrten reichen nach Norden und Süden viel weiter. Wenn auch die Lohnkutſcher der rheinaufwärts und abwärts gelegenen Städte, namentlich von Baſel, Mainz, Frankfurt und Darmſtadt nicht nur auf den von Mannheim und Heidelberg abwärts und von Raſtatt aufwärts gehenden Straßen konkurriren, ſondern auch die Strecke zwiſchen Raſtatt und dem Neckar häufig befahren, namentlich Schweizer Kutſcher nicht ſelten weitere Reiſen im Rheinthal unternehmen, und die bedeutenden Transporte zwiſchen Straßburg und Baden auſſerhalb dem Bereiche der Mitbewerbung der Lohnkutſcher in den Städten dieſſeits der Murg liegen; ſo fällt denſelben doch der Natur der Sache nach jedenfalls von den Reiſenden, welche die Strecke zwiſchen Mannheim, Heidelberg und Raſtatt überſchreiten, ein beträchtlicherer Theil zu, als ihnen durch die von entferntern Städten in dieſen Richtungen ankommenden Lohnkutſchern auf der Straße zwiſchen dem Neckar und der Murg entzogen werden. Nimmt man aber auch ſtatt der Entfernung zwiſchen dieſen beiden Flüſſen von 17—18 Stunden eine mittlere Reiſebahn von 30—35 Stunden an, ſo würden bei einer Frequenz von 700,000 Reiſenden auf eine Stunde 20,000 bis 23,333 (und bei einer Frequenz von nur 500,000 für eine Stunde 14,200—16,666 Reiſende zu rechnen ſeyn), welche einen Weg von 30—35 Stunden mit Lohnkutſchern zurücklegen.

Nimmt man nun für den untern Landestheil die Zahl der Eilwagen-Paſſagiere, ohngeachtet des lebhaftern Verkehrs auf dieſem Theile der Rhein- und Bergſtraße, nur den Durchſchnitt von 10,000, ſodann die Extrapoſtreiſenden zu 4000, die Paſſagiere, welche die Dampfſchiffe benützen, zu 6000 an, und vereinigt man mit dieſen Summen die Zahl der Perſonen, welche ſich der Lohnkutſcher bedienen, ſo erhält man eine Geſammtſumme von 36,000 bis 44,000 Reiſenden.

Weit minder günſtig ſind die Reſultate, die ſich für die obere Landesgegend ergeben.

Von Leopoldshafen und Iffezheim vermindert ſich die Zahl der Reiſenden mit dem Dampfſchiffe und bei Kehl hört dieſes Transportmittel auf, ſeine Dienſte zu leiſten.

Kaum kann man für die Strecke von Kehl und Offenburg bis Baſel den für die Eilwagen gefundenen Durchſchnitt von 10,000, und die Zahl der Extrapoſtreiſenden zu 1500 annehmen.

Daß aber durch die Lohnkutſcher keine beträchtliche Lücke ausgefüllt wird, geht daraus hervor, daß die Zahl derſelben ſelbſt in den beiden bedeutendſten Städten, wo auf die Bergſtraße Seitenſtraßen einfallen, verhältnißmäßig unbedeutend iſt.

Offenburg zählt nur 2 Lohnkutſcher und 4 das gleiche Gewerbe betreibende Wirthe, die zuſammen nur 6 Chaiſen und 12 Pferde beſitzen. Freiburg hat 20 Lohnkutſcher, die zuſammen 38 Chaiſen und nur 54 Pferde gebrauchen.

Hienach möchten wir, wenn auch die Fahrten der Basler Kutſcher häufiger als die der Freiburger ſeyn ſollten, kaum wagen, die Zahl der Reiſenden, die ſich der Eilwagen, der Poſten und der Lohnchaiſen bedienen, für die ganze Strecke von Offenburg bis Baſel, zu 15,000 anzuſchlagen.

Obwohl aus der Anzahl der Fremden (Ortsfremde), welche jährlich den verſchiedenen in der Richtung der Eiſenbahn gelegenen Städten zuſtrömen, ſich auf die Menge der Reiſenden, welche im Durchſchnitt für die ganze Transport-Linie dieſer Richtung zu rechnen wären, auf keine Weiſe mit einiger Sicherheit ſchließen läßt, ſo wollen wir doch dieſes Mittel zu ohngefährer Beurtheilung der Lebhaftigkeit des Perſonentransports nicht bei Seite liegen laſſen. (Ziff. 6.)

Es iſt einleuchtend, daß die Zahl der Fremden, die in den Städten, welche auf einer beſtimmten Transportlinie gelegen ſind, verweilen, weit größer aber auch geringer ſeyn kann, als die Durchſchnittszahl der Perſonen, welche auf dieſer ganzen Linie die verſchiedenen aufgezählten Transportmittel benutzten.

Die Fremdenliſten einer Stadt enthalten die Reiſenden nicht, die ihr angehören, und wenn z. B. zwiſchen Heidelberg und Karlsruhe jährlich 5000 Einheimiſche (welche in einer dieſer Städte ihren gewöhnlichen Wohnſitz haben) hin und herfahren, und für die Hin- und Herfahrt zuſammen eine Frequenz von 10,000 bilden würden, ſo würden in jeder Stadt nur die Hälfte in dem Fremdenbuche erſcheinen. Auch fehlen in den Fremdenliſten alle Durchreiſenden und alle die, aus geringerer Entfernung kommend, nicht übernachten und am nemlichen Tage zurückkehren. Endlich wird auch häufig die Anzeige unterlaſſen.

Dagegen iſt aber, wenn man die Fremdenliſten der verſchiedenen in der Richtung einer Straße liegenden Städte zuſammenhält, zu erwägen, daß viele eingeſchriebene Fremde von den Zwiſchenſtationen kommen und nur eine kürzere Wegſtrecke zurückgelegt haben. Sodann ſind unter den Fremden, welche in den Verzeichniſſen der Städte an der Rhein= und Bergſtraße erſcheinen, viele enthalten, welche von Seitenſtraßen kommen und auf denſelben zurückkehren oder ihren Weg auf einer andern Seitenſtraße fortſetzen.

Endlich iſt zu berückſichtigen, daß zu den Reiſenden, die ſich der erwähnten Transportmittel bedienen, die Fußreiſenden und diejenigen kommen, welche mit eigenen Pferden reiſen.

Dies vorausgeſetzt wollen wir nur folgende Thatſachen anführen.

Im Jahr 1835 wurden in die Fremdenliſte von Mannheim 43,056 Perſonen eingetragen.

Das Stadtamt ſchätzt aber die Zahl der Fremden, welche übernachtet haben, auf 55—56,000 und die angekommenen und ſogleich wieder abgegangenen auf 36—40,000.

In Heidelberg betrug die Zahl der Fremden, welche in Gaſthäuſern übernachteten (alſo die in Privathäuſern abgeſtiegenen ungerechnet) 19,000. Die Geſammtzahl der angekommenen (zu Heidelberg verbliebenen oder ſogleich wieder abgegangenen) Reiſenden ſchlägt das Amt auf 30,000 an.

Zu Karlsruhe wurden im Jahr 1835, nach den vorliegenden polizeilichen Meldungen, 61,218 Perſonen in Gaſt= und Wirthshäuſern beherbergt.

Nach den Paßregiſtern ſind 6938 Fußreiſende angekommen, wovon circa ½ übernachteten, und unter obiger Summe enthalten ſind.

Ueber die Geſammtſumme der Fremden, die mit dem Eilwagen, der Poſt und mit Lohnfuhren durchreisten, liegt keine Schätzung vor; allein die Zahl der Marktgäſte aus der Umgegend wird im Sommer zu 350 und im Winter zu 250 täglich und im Ganzen jährlich zu 91,800 angegeben.

In Raſtatt erſcheinen im Fremdenbuche 10,780 Perſonen. Die Zahl der Durchreiſenden wurde vom Bürgermeiſteramte auf 40—50,000 geſchätzt.

Die Zahl der Fremden, die in Offenburg übernachteten, betrug (ungerechnet der zu vorübergehenden Arbeiten aus der Nachbarſchaft angekommenen) 15,240.

In Freiburg zählte das Fremdenbuch 16,786 Perſonen, die wirkliche Zahl der beherbergten Fremden iſt aber größer, da dort fremde Familien nur unter einem Namen eingetragen wurden.

Auch dieſe Angaben beſtätigen die größere Frequenz der Reiſenden in den untern Gegenden.

In den größern Städten, die der Sitz der Regierungs= und Obergerichts=Behörden ſind, muß die Zahl der Fremden größer ſeyn, als der Durchſchnitt

der Reiſenden für eine größere Strecke, weil, abgeſehen von den Ankömmlingen auf Nebenrouten, dieſe Städte häufiger das Ziel der Reiſe ſind, die Zahl der blos Durchreiſenden verhältnißmäßig geringer und die aus den nähern Umgebungen ankommenden größer iſt. Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg gehören zu dieſen Städten.

Wenn die Annahme, daß in den untern Gegenden 36—44,000 und in den obern kaum 15,000 Reiſende durch die oben bezeichneten Transportmittel in der Richtung der projektirten Eiſenbahn befördert werden, in den hier angeführten Thatſachen und Schätzungen keine Unterſtützung findet, ſo ſtehen ſie damit wenigſtens nicht in Widerſpruch.

Nun frägt ſich: Iſt zu erwarten, daß dieſe Reiſende der Eiſenbahn zuſtrömen werden, und daß ihre Zahl ſich raſch vermehre?

Wenn, wie das techniſche Gutachten unterſtellt, die Preiſe für den Perſonen-Transport zu 10 fl. im Durchſchnitt für die ganze Route von Baſel bis Mannheim beſtimmt wird, ſo iſt wohl kein Zweifel, daß man in der Regel der ſchnellern, bequemern und wohlfeilern Fahrt den Vorzug geben wird. Dieſer Mittelpreis iſt um circa 86 pCt. niedriger als die Preiſe der Extrapoſt (wenn man 2 Reiſende auf das Pferd rechnet) und um 45 pCt. niedriger als die Preiſe der Eilwagen und Dampfſchiffe. Dagegen ſind die Preiſe der Lohnkutſcher bei überfülltem Wagen etwas wohlfeiler. Die Abſtufung der Taxe wird aber ein angemeſſenes Verhältniß herſtellen.

Wenn die Eiſenbahn nicht alle Reiſenden erhält, welche ſich der Extrapoſt bedienten, ſo wird ſie doch beſonders dann, wenn für die Fortſchaffung der Reiſewagen auf der Bahn geſorgt wird, ſich den größten Theil zueignen. Auf die Eilwagen-Reiſenden kann ſie um ſo ſicherer rechnen, je weniger die Stationen des Dampfwagens weiter, als die Poſtſtationen von einander entfernt liegen. Auch die Reiſenden der Lohnkutſcher in der Richtung der Bahn (und nur dieſe haben wir in Anſchlag gebracht) wird ſie größtentheils erhalten; allein die Reiſenden, deren Abfahrts- und Beſtimmungsort nicht mit den Stationen des Dampfwagens zuſammentreffen, werden ſich überall, wo es ſich nur um kleinere Entfernungen handelt, auch fernerhin der Lohnfuhren bedienen, da man in ſolchem Falle ſich nicht leicht zu einem Wechſel der Transportmittel entſchließt.

Der gleiche Fall tritt ein, wo man augenblickliche Veranlaſſung zu einer Reiſe erhält, oder hiezu überhaupt die Zeit nicht wählen kann, welche für die regelmäßige Fahrt des Dampfwagens beſtimmt iſt.

Was der Eiſenbahn auf ſolche Weiſe von dem bisherigen Perſonentransport entgehen kann, iſt aber nicht in Anſchlag zu bringen gegen die Vermehrung der Transporte, die man nach allen Erfahrungen als Folge einer ſchnellern, bequemern und wohlfeilern Reiſegelegenheit mit Sicherheit erwarten darf.

Sie erhalten einen Zuwachs durch die nicht unbeträchtliche Zahl der Reiſenden die bisher in der Richtung der Bahn längere oder kürzere Strecken zu Fuß zurücklegten, und, ſich dieſer Gelegenheit bedienend, durch die Erſparniß an Zeit und Zehrungskoſten und durch die geringere Abnützung ihrer Kleidung mehr gewinnen, als ihnen die Taxe für die Plätze des zweiten und dritten Ranges koſtet, und daher für die Befreiung von einer beſchwerlichen körperlichen Anſtrengung in der That nichts bezahlen. Sie erhalten einen Zuwachs durch die Ableitung der Reiſenden von andern konkurrirenden Routen und durch die wachſende Lebhaftigkeit des Perſonenverkehrs zwiſchen allen in der Bahnlinie gelegenen Städten.

Manche Reiſende, welche ihren Weg vom Norden nach der Schweiz auf der Schaffhauſer Route, oder nach dem ſüdweſtlichen Frankreich auf der franzöſiſchen Rheinſtraße fortſetzten, werden die Bahn bis Baſel benützen und von hier aus ihre Richtung nach dem Ziel ihrer Reiſe nehmen; da ſie die Erſparniß an Zeit und Koſten für einen kleinen Umweg reichlich entſchädigt, oder vielmehr, da der Umweg, welcher nach der geographiſchen Entfernung ſich darſtellt, in der That, dem Effekte nach, der kürzere Weg geworden iſt.

Viele, welche von der Berg- oder Rheinſtraße aus, um das Ziel ihrer Reiſe zu erreichen, eine Seitenſtraße einſchlagen müſſen, werden häufig ſtatt eine dem Orte, wo ſie die Bahn betraten, näher gelegene Seitenſtraße zu betreten, erſt auf einem weiter entfernt liegenden Seitenwege abgehen.

Es iſt klar, daß je weiter die Bahn fortgeſetzt wird, deſto ſicherer die vom entfernten Norden nach der Schweiz, dem ſüdlichen Frankreich und Italien, oder die von dieſen Ländern nach dem Norden eilenden Reiſenden, auf die Route im Rheinthale abgeleitet werden, da ſie den Vortheil der Schnelligkeit und Wohlfeilheit für eine größere Diſtanz gewinnen und daher, um die Bahn zu erreichen, ſich um ſo leichter einen Umweg gefallen laſſen.

Daß von einer ſolchen Ableitung der Reiſenden von andern konkurrirenden Routen der obere Bahntheil geringern Nutzen als die untere Strecke ziehen werde, hat man keinen Grund anzunehmen, da in der obern Gegend ein Zufluß ſowohl von der franzöſiſchen Rheinſtraße, wie von der Schaffhauſer Route ſtatt finden kann..

Darf man aber als Folge der Herſtellung einer Eiſenbahn, den zahlreichern Beſuch unſerer Bäder ſich verſprechen, ſo wird dieſer Vortheil hauptſächlich dem untern und mittlern Bahntheile zufallen, da von Straßburg aus und von der untern Berg- und Rheinſtraße her bei weitem die meiſten Badgäſte kommen.

Was den Einfluß der Eiſenbahn auf die Lebhaftigkeit des Perſonenverkehrs insbeſondere zwiſchen den an der Bahnlinie oder in ihrer Nähe gelegenen bedeutenden Plätzen betrifft, ſo erlauben wir uns im Allgemeinen auf die hierüber bereits vorgetragenen Bemerkungen zu beziehen.

Offenbar erſcheinen hiernach die Verhältniſſe des Unterlandes für die Unternehmung weit günſtiger, als in der obern Gegend.

Wenn der Einfluß des erleichterten Transports auf die Lebhaftigkeit des Verkehrs zwiſchen verſchiedenen Plätzen im geraden Verhältniß mit ihrer Bevölkerung und mit der Innigkeit und Mannigfaltigkeit ihrer Geſchäfts- und andern Verbindungen, und im umgekehrten Verhältniſſe mit ihren Entfernungen ſteht, ſo wird dieſer Einfluß ſich im ſtärkſten Maaße zwiſchen Mannheim und Heidelberg, ſodann in geringerem Grade zwiſchen Karlsruhe und dieſen beiden Städten und in noch geringerem Maaße im Perſonenverkehre zwiſchen Freiburg, und den vier gedachten Plätzen äußern.

Die Beziehungen zwiſchen Karlsruhe und Straßburg ſind nicht von der Art, daß ihre Verbindung durch eine Eiſenbahn auch nur entfernt einen gleichen Einfluß auf die Zunahme der wechſelſeitigen Reiſen ihrer Bewohner ausüben könnte.

Das Gleiche gilt von dem Perſonenverkehr zwiſchen Freiburg, Straßburg und Baſel.

Für ſchlechthin unmöglich halten wir es aber, auch nur annähernd die Größe des Einfluſſes zu ſchätzen, den die Eiſenbahn auf die Vermehrung des Perſonentransports überhaupt und insbeſondere auf den Zuwachs ausüben dürfte, den die Bahn durch die Ableitung der Paſſagiere von konkurrirenden Straßen, durch den erleichterten Beſuch unſerer zahlreichen Bäder und die erleichterte Verbindung zwiſchen allen Plätzen erhalten kann, welche die Eiſenbahn berührt.

Wir wiſſen nur, daß auf keinem Theile der projektirten Bahn, die natürlichen Bedingungen einer ſolchen Frequenz vorhanden ſind, welche jene Eiſenbahnen aufzuweiſen haben, die ausſchließlich oder hauptſächlich dem Perſonentransport dienen, und von denen uns bekannt iſt, daß ihr Ertrag die Unternehmer für ihren Aufwand belohnte *).

Es wäre wahrhaft abentheuerlich, hier den Maaßſtab von Liverpool und Mancheſter anzulegen, deren wechſelſeitige Geſchäftsverbindungen durch die einzige Thatſache beleuchtet werden können, daß der Werth der Güter, die täglich von jenem Seehafen nach dieſem Fabrikplatz gehn, zu 3—400,000 fl. geſchätzt wird. Die Bedürfniſſe einer unermeßlichen Produktion, die Mancheſter von Liverpool bezieht, und die Waaren die ſie dieſem Platze zur Verſendung überliefert, geben ihren Einwohnern weit häufigere Veranlaſſungen zu Geſchäftsreiſen, als ſie zwiſchen einer gleichen Einwohnerzahl von Städten vorkommen, die weit entfernt ſind, in ſolchen Verkehrsverhältniſſen zu ſtehen.

*) Damit ſoll, wie ſich von ſelbſt verſteht, nicht behauptet werden, daß in Folge der Herſtelluug der Eiſenbahn, die Zahl der Reiſenden nicht relativ gleich ſtark, wie anderwärts wachſen, d. h. die Menge der den Dampfwagen beſteigenden Perſonen zwei, drei und mehrfach ſtärker werden könne, als die Zahl der Perſonen, welche bisher durch die gewöhnlichen Transportmittel in der Richtung der Bahn transportirt wurden.

Die Volksmenge jener beiden Plätze iſt aber zehnmal ſtärker, als die Bevölkerung von Heidelberg und Mannheim, und bei einer Entfernung, die der Strecke zwiſchen Heidelberg und Karlsruhe ohngefähr gleich iſt, 6 — 7mal größer als die Volksmenge von Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim zuſammen.

Wenn die Eiſenbahn, welche Lyon mit St. Etienne verbindet, wegen ihrer bekannten Beſchaffenheit dem Transport der Reiſenden nicht die gleichen Vortheile darbietet, welche eine im Rheinthal angelegte Bahn vorausſichtlich gewähren wird, ſo iſt doch die Volksmenge beider (ohngefähr gleich weit wie Mannheim von Karlsruhe von einander entfernten) Städte mehrfach ſtärker, als die aller im Rheinthale gelegenen badiſchen Städte zuſammengenommen.

Für die in Belgien begonnenen Unternehmungen, die nach den bereits theilweiſe gewonnenen Reſultaten einen günſtigen Erfolg erwarten laſſen, ſind gleichfalls die Bevölkerungsverhältniſſe günſtiger; da die ſich kreuzenden Bahnen hier mehrere volkreiche, nahe beiſammen liegende Städte verbinden, Brüſſel mit 100,000 Einwohnern, Antwerpen nur 10 Stunden entfernt mit 80,000, Gent mit 90,000, Lüttich mit 60,000, Verviers mit 30,000 u. ſ. f.

Auch für die Eiſenbahn zwiſchen Nürnberg und Fürth, deren Ertrag nur die Koſten eines einfachen Schienenweges zu vergüten hat, ſind die Verhältniſſe günſtiger, als für irgend einen Theil unſerer Bahn, der zwei von ihr berührte Städte verbindet. Die Entfernung iſt nicht halb ſo groß als die zwiſchen Mannheim und Heidelberg und 6 — 7mal geringer, als die Entfernung Karlsruhes vom Neckar; die Volksmenge jener baieriſchen Städte kommt aber der Summe der Einwohnerzahl von Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg gleich.

Größere Bahnſtrecken findet man in Nordamerika, namentlich zwiſchen New-York und Philadelphia; jenes zählt aber 264,000, dieſes nahe an 200,000 Einwohner.

Alle dieſe Anlagen haben eine raſche Vermehrung der Reiſenden zur Folge gehabt, aber das Maaß dieſer Erfolge hängt von den angedeuteten Verhältniſſen ab, und kann, wie geſagt, auch nicht einmal aproximativ geſchätzt werden.

Sind die Verhältniſſe des Großherzogthums in Beziehung auf die Volksmenge ſeiner Städte nicht ſo günſtig als auf verſchiedenen bereits ausgeführten Bahnen, ſo darf aber doch nicht außer Acht gelaſſen werden, daß ſeine Bevölkerung überhaupt zu der dichteſten gehört, und daß die Rhein- und Bergſtraße zu den belebteſten großen Reiſerouten gehören.

In dieſer letzten Beziehung iſt aber zu erwägen, daß wenn der Einfluß einer erleichterten Kommunikation unter ſonſt gleichen Umſtänden auch mit der Entfernung abnimmt, der Zuwachs an Reiſenden die aus weiter Ferne kommen, auf einer ſolchen großen und belebten Poſtſtraße doch bedeutend und um ſo erheblicher ſeyn kann, je weiter die Bahn auf einer ſolchen Straße fortgeführt wird.

Wir ſprechen nun unſere Meinung über die Frequenz der Bahn dahin aus:

1) daß es gänzlich ungewiß iſt, ob auch nur die im techniſchen Gutachten angenommene geringſte Frequenz von 73,000 Reiſenden *) im Durchſchnitt für die ganze Bahn zu erwarten ſey;

2) daß die bisherige Zahl der Reiſenden ſehr bedeutend zunehmen müſſe, wenn ſich eine ſolche Frequenz herausſtellen ſolle;

3) daß nach allen Umſtänden für die untern Bahntheile eine größere Anzahl von Reiſenden erwartet werden darf, als für die obern Bahntheile;

4) daß eine Verlängerung der Bahn im Norden durch die Verbindung mit Frankfurt, Darmſtadt und Mainz nicht anders, als ſehr vortheilhaft für die Frequenz der dieſſeitigen Bahn ſeyn kann.

Schließlich müſſen wir noch auf den Umſtand aufmerkſam machen, daß die Koſtenberechnung auf der Annahme einer verhältnißmäßig gleich vollſtändigen Benutzung der Zugkraft der Dampfwagen wie auf der Bahn zwiſchen Liverpool und Mancheſter beruht, daß aber der Fall einer nicht zureichenden Perſonenzahl auf unſeren Eiſenbahnen häufiger vorkommen wird, als auf einer Bahn, welche jährlich 4—500,000 Reiſende befahren.

2) Waaren=Transport.

Um aus der Gütermenge, welche der innere und äußere und der Tranſit=handel des Großherzogthums bisher in Bewegung ſetzte, auf die Transportmaſſe zu ſchließen, welche für die Bahn nach ihrer ganzen Länge gewonnen werden dürfte, müßte man nicht nur die Quantitäten kennen, welche die Richtung der Eiſenbahn verfolgten, und die Entfernungen, auf welche ſie in dieſer Richtung transportirt worden ſind, ſondern, da von der Natur der Waaren der Erfolg der Mitbewerbung des Dampfwagens mehr oder weniger abhängig iſt, zugleich die Gattung der verſchiedenen in Umlauf gekommenen Güter.

Wir vermochten uns ſelbſt über die beiden erſten Größen keine Kenntniß zu verſchaffen. Das Hilfsmittel, welches man anderwärts zu ähnlichen Berech=nungen benutzte, — der Ertrag der Chauſſeegeldabgabe, konnte uns nicht dienen, da die Art und Weiſe wie dieſe, ohnehin ſeit mehreren Jahren ver=ſchwundene, Abgabe angelegt war und erhoben wurde, ſie für ſolchen Zweck un=brauchbar machte.

Ohnerachtet auf die dürftigen, mühſam zuſammengebrachten Notizen, welche uns über den Güterverkehr im Großherzogthum zu Gebot ſtehen, auch nicht einmal eine approximative Schätzung der bezeichneten Art gebaut werden kann, ſo ſcheint es uns dennoch nothwendig, einen Blick auf die vorliegenden Zahlen zu werfen, indem ſie wenigſtens dazu dienen, allgemein bekannte und für die Eiſenbahnfrage erhebliche Thatſachen anſchaulicher zu machen.

*) Nach der neuern Annahme 81—82,000.

Im Allgemeinen iſt kein Zweifel, daß die Produktions- und Konſumtions-Verhältniſſe des Großherzogthums dem innern und äußern Handel ungemein günſtig, ſeine Lage in Vergleichung mit andern Binnenländern ungemein vortheilhaft, und ſeine Ausfuhr und Einfuhr im Verhältniß zu ſeinem Territorial-Umfang ſehr beträchtlich iſt. Allein in der Beziehung, in welcher ſich anderwärts der Waarentransport für die Eiſenbahnen ſehr ergiebig erwieſen, erſcheinen unſere Verhältniſſe minder günſtig.

Man findet Bewegung und Leben nach allen Seiten hin, aber es fehlen uns, in Vergleichung mit den Gegenden, wo bereits Eiſenbahnen beſtehen, oder im Baue begriffen ſind, theils jene großen Anſtalten, welche ihr Erzeugniß in unermeßlichen Quantitäten nach einer Richtung hin verſenden, und in der gleichen Richtung ihre Bedürfniſſe beziehen, jene großen volkreichen Städte, deren Nachfrage nach den Bedürfniſſen der Konſumtion große Gütermaſſen auf einen Punkt hin in Bewegung ſetzt; unſer innerer, äußerer und Tranſithandel vertheilt ſich in den zahlreichen Kanälen, welche in unſerm nur 274 □ Meilen haltenden Marktgebiete in den kunſtmäßig gut gebauten Landſtraßen von 5 — 600 Stunden und in den Waſſerſtraßen von 120 Stunden dem Verkehr geöffnet ſind, und für einen Hauptzweig des allgemeinen Verkehrs, für den Transport der von den Seehäfen kommenden und dahin abgehenden Güter iſt unſere Lage nur in Vergleichung mit den öſtlichen Binnenländern, nicht aber mit den abwärts gelegenen Ländern vortheilhaft.

Wir beſitzen keine Steinkohlenlager, aus welchen täglich Maſſen von 7000 — 14,000 Zentner in einer Richtung verſendet werden, wie auf den Bahnen zwiſchen Darlington und Stockton, und St. Etienne und Lyon.

Wir haben Salzlager, aber ſie verſorgen, mit unbedeutender Ausnahme, nur das Großherzogthum und nicht wie die Saline, deren Erzeugniſſe die Bochnia-Eiſenbahn aufnehmen ſoll, einen Markt von vielen Millionen.

Wenn wir die Eiſenbahnen ſich in England vervielfältigen ſehen, und finden, daß auf einzelnen Routen 3 — 4 Mill. Zentner Güter aller Art transportirt werden, ſo dürfen wir nicht unbeachtet laſſen die Zahl ſeiner großen Städte, den unermeßlichen Umfang ſeiner Induſtrie, und vor Allem den, für die Frequenz der Transporte auf einzelnen Routen wichtigen Umſtand, daß die verſchiedenen Zweige der Produktion ſich dort in einzelnen Bezirken konzentrirt finden, wie z. B. eine enorme Eiſenproduktion und die Steinkohlenproduktion in den von der Natur angewieſenen Diſtrikten, andere Zweige, wie Spinnerei und Weberei, in einzelnen Manufakturſtädten und deren nächſten Umgebungen.

Wenn man auf Nordamerika blickt, ſo darf man nicht vergeſſen, daß der Reichthum an Produkten, welcher dem auswärtigen Handel überliefert wird, auf verhältnißmäßigen wenigen Punkten ſeinen Abfluß auf den Weltmarkt findet, auf einzelnen Plätzen ſich unermeßliche Vorräthe zur Ausfuhr wie zur Vertheilung im Innern ſammeln und dieſer Umſtand nicht weniger der Bele-

bung großer Handelsſtraßen günſtig iſt. Wir wollen in dieſer Hinſicht nur anführen, daß aus dem Hafen New-York allein für 26 Mill. Dollars Güter abgehen und der Gehalt der ankommenden und abgehenden Schiffe (Ladungsfähigkeit) auf 6 — 700,000 Tonnen (13 — 14 Mill. Zentner) angegeben wird.

Wenn man endlich einen Blick auf die in Belgien begonnene und auf die eine Fortſetzung der belgiſchen Bahn bis Köln beabſichtigende Unternehmung richtet, ſo wird man ſich leicht überzeugen, daß dort die Bedingungen eines gleich lebhaften Verkehrs in einem der wichtigſten Zweige für jene Unternehmung weit günſtiger ſind, als am Oberrhein.

Indem wir in dieſer Hinſicht uns auf unſere allgemeine Bemerkungen über den Transport der von den Seehäfen auf die Binnenmärkte und von dieſen nach den Seehäfen gehenden Güter beziehen, haben wir nur des Umſtandes zu gedenken, daß ſich gerade im Großherzogthum oder nicht weit von unſern Gränzen die Transportlinien begegnen, die in verſchiedenen Richtungen von den nördlichen, weſtlichen und ſüdlichen Seehäfen des mittlern und weſtlichen Europa's auslaufen, und auf welchen, von ihren Endpunkten in dem Binnenmarkte ausgehend, die für die ſeewärts gelegenen Länder und für die Seeplätze beſtimmten Transporte eben ſo von Strecke zu Strecke anwachſen, wie die von den Seeplätzen ausgehenden Transporte von Strecke zu Strecke ſich vermindern.

So finden wir (Ziff. 7), daß im Jahr 1832 an der preußiſch-holländiſchen Gränze auf dem Rheine

1,789,682 Zentner Berggüter und
3,939,749 Zentner Thalgüter,

bei Mainz aber nur

1,252,606 Zentner zu Berg und
982,877 Zentner zu Thal ankamen.

Wenn man den Berggütern, welche Mainz nach dem Oberrhein überhaupt verſendete (377,557 Zentner), ſämmtliche Güter beifügt, die an dieſen Häfen vorbei in den Rhein- und Neckarhafen von Mannheim und in ſämmtliche oberhalb Mannheim gelegenen Häfen abgingen (230,117 Zentner), ſo betrug die Summe dieſer bis Mannheim zu Berg verbrachten Güter, mit 607,674 Zentner, kaum die Hälfte der bei Mainz angekommenen Berggüter und beiläufig $\frac{1}{3}$ der an der preußiſchen Gränze gezählten. Noch bedeutender iſt aber (nach der bereits unter Ziffer 7 angezogenen Ueberſicht) die Abnahme der Thaltransporte.

In dem letztverfloſſenen Jahre gingen (Ziffer 8) an dem preußiſchen Büreau an der holländiſchen Gränze 1,563,219 Zentner Berggüter und 3,776,216 Zentner Thalgüter (1,208,366 Zentner Bau- und Nutzholz ungerechnet) vorbei.

An dem Büreau zu Mannheim wurden in dieſem Jahre 724,484 Zentner (darunter 379,011 Zentner Steine) nach dem Bergtarif und 1,307,070 Zentner

nach dem Thaltarif verzollt (Beil. Ziff 8^{b}). Zieht man aber hievon Aſcherich, Steine und Gips, Eichſtämme, Floßholz, Brennholz und Rinde ab, ſo bleiben noch 331,717 Zentner Berggüter und 472,032 Zentner Thalgüter.

In welchem Verhältniſſe die Transporte ſich fortſchreitend verminderten, geht aber daraus hervor, daß an dem Büreau zu Breiſach im Ganzen nur 103,461 Zentner zu Thal und 45,713 Zentner zu Berg verzollt wurden. Läßt man die zu Thal bei Breiſach angekommenen Quantitäten Gips, Steine, Brennholz und Rinde außer Rechnung, ſo beiben noch 33,267 Zentner Thalgüter übrig.

Wir entlehnen dem letzten Jahresberichte des Inſpektors des erſten Rheinſchifffahrtsbezirks (Beil. Ziffer 9) einige weitere Notizen über die Vertheilung der von Mannheim abgehenden Berggüter, ſo wie über die Thaltransporte auf den verſchiedenen Stromſtrecken.

Während in dieſem Jahre bei Breiſach zu Berg 47,883 Zentner und zu Thal 99,629 Zentner ankamen, ſind bei dem Straßburger Oktroi-Büreau zu Berg 99,197 Zentner und zu Thal 139,235 Zentner verzollt worden. Unter den verzollten Gegenſtänden ſind ebenfalls Steine, Gips und Holz in bedeutender Zentnerzahl enthalten.

In das Lagerhaus zu Baſel ſind im Jahre 1834 48,116 Zentner eingegangen, während die Zahl der ausgegangenen Güter nur 16,211 Zentner, die ganze Gütermenge daher 64,327 Zentner betrug.

Für den Hafen zu Straßburg gibt der erwähnte Bericht die (abgegangenen) Thalladungen für das Jahr 1834 zu 50,479, die (angekommenen) Bergladungen zu 76,846 Zentner an.

In Freiſtett ſind im Ganzen 35,861 Zentner Güter zu Berg und zu Thal zur weitern Verſendung angekommen, und zu Berg und zu Thal 20,073 Zentner verſendet worden.

Leopoldshafen hat im Jahr 1834 85,990 Zentner erhalten, die ohngefähr in $\frac{2}{3}$ Kolonialwaaren, $\frac{1}{6}$ rohe Baumwolle und $\frac{1}{6}$ Materialwaaren, Maſſeln und Eiſenwaaren beſtanden.

Nach einer Mittheilung der Großherzogl. Steuerdirektion hat die Lagerhausverwaltung in dem Rechnungsjahre 1834 — 35 empfangen:

inländiſche Güter	4,472	Zentner
Tranſitgüter ohne vorherige Lagerung (vom Rheine) .	89,789	"
Tranſitgüter aus andern Lagerhäuſern	5,263	"
2) abgegeben:		
inländiſche Güter	4,910	"
Tranſitgüter gegen den Eingangszoll	50,985	"
Tranſitgüter zur Verſendung ins Ausland	24,735	"
Tranſitgüter an andere Lagerhäuſer	18,317	"

Es kommen aber zwiſchen Leopoldshafen und Freiſtett und Baſel Zwiſchenſendungen vor.

Aus dieſer Ueberſicht ergibt ſich, wie gering die Güterquantität iſt, welche die Eiſenbahn von den bei Mannheim zu Berg abgehenden oder zu Thal ankommenden Transporten der Waſſerſtraße im glücklichſten Fall entziehen kann.

Was davon nach Rheinbaiern beſtimmt iſt, oder von daher kommt, kann kein Gegenſtand der Mitbewerbung der Eiſenbahn ſeyn.

Die Straßburger Hafengüter könnten dieß werden, allein ſo weit dieſe Güter nicht Gegenſtand des Tranſits auf dem Kanale ſind, (wovon weiter unten) hängt es nur von der Entſchließung der franzöſiſchen Regierung ab, ob ſie eine ſolche Konkurrenz nicht für ihre Rheinſchiffer unſchädlich machen will.

Es bleiben daher, abgeſehen von den jedenfalls unbedeutenden Ausladungen an andern Plätzen nur die nach Baſel, Freiſtett und Leopoldshafen beſtimmten Berggüter, ſo wie die von dieſen Plätzen abgehenden Thalgüter übrig.

Die Thalladungen beſtehen größtentheils aus groben Gütern, welche die Eiſenbahn ſich nicht aneignen wird. Man kann daher nach der Angabe für das Basler Lagerhaus höchſtens 16,000 Zentner Thalgüter rechnen, welche mit dem vollen Betrage der Berggüter vereinigt eine Transportmaſſe von circa 64,000 Zentner für die ganze Strecke von Mannheim nach Baſel geben.

Nimmt man für Freiſtett, mit Rückſicht auf die Beſchaffenheit eines großen Theiles der Thalgüter und auf die Zwiſchenſendungen, $\frac{1}{4}$ der ganzen oben angegebenen Transportmaſſe von 55 — 56,000 Zentner, ſo gibt dieſelbe, auf die ganze Wegſtrecke reduzirt, circa 15,000 Zentner.

Nimmt man für Leopoldshafen, da die Zwiſchenſendungen nach Baſel nicht hoch angeſchlagen werden können, und die angegebene Gütermaſſe größtentheils aus Gütern beſteht, welche für die Eiſenbahn geeignet ſind, nahe 100,000 Zentner an, ſo gibt dieſe Summe, nach dem Verhältniſſe der Entfernung zwiſchen Karlsruhe und Mannheim zu der Länge der ganzen Route reduzirt, für dieſe letzte ein Quantum von circa 20,000 Zentner.

Wir erhalten daher circa 100,000 Zentner als Objekt der Mitbewerbung der Eiſenbahn mit der Waſſerſtraße.

Was nun die Kaufmannsgüter betrifft, welche rheinabwärts gehen, ſo beſtehen dieſelben, ſo weit ſie von Baſel kommen, größtentheils in Käſen, Papier und Wein, für welche eine Abkürzung der Lieferungszeit um einige Tage nicht hoch angeſchlagen wird. Die Fracht für den Thaltransport, der bekanntlich weit raſcher iſt, als die Bergfracht, beträgt dermalen einſchließlich des Oktrois von Baſel nach Mannheim für Material-Waaren und Papier 52 — 54 kr., für Käſe 48 — 50 kr. pr. Zentner (Beil. Ziffer 10). Sie war um 10 — 12 kr. höher, wurde aber, wie aus dem Berichte des Amts Lörrach vom 19. April d. J. erhellt, durch die Konkurrenz eines Hauſes in St. Louis ſeit Kurzem herabgedrückt.

Für die Bergfahrt von Mannheim nach Baſel wurden einſchließlich des Oktrois bisher 1 fl. 20 kr. bezahlt (Ziffer 11).

Für die Eiſenbahn wurde in der Ertragsberechnung eine Fracht von 1 fl. pr. Zentner angenommen *). Darnach würden ihr rheinaufwärts alle Kaufmannsgüter zufallen. Allein die Thalfracht und Bergfracht ſtehen in Wechſelwirkung, und es frägt ſich, ob der Schiffer möglicherweiſe noch konkurriren kann, wenn er ſich ſtatt bisher mit 2 fl. 8 kr. bis 2 fl. 14 kr. mit einer unter 2 fl. ſtehenden Fracht begnügen müßte? Vermöchte er dieß nicht, ſo würden der Schifffahrt nur jene Transportgegenſtände verbleiben, welche, wie Steine, Gips ꝛc. die Eiſenbahn nicht aufnimmt, und die bisher ſchon eine geringere Fracht bezahlten. Allein zu einer ſolchen Vorausſetzung iſt man nicht berechtigt. Eine Reduktion der Zahl der Schiffer kann zu einer mehr oder minder bedeutenden weitern Herabſetzung der Waſſerfracht führen. Dieſe Frachten können um ſo wohlfeiler ſeyn, je weniger Schiffer ſich in die Transporte theilen, weil die Fracht das Kapital des Schiffes und der Geräthe verzinſen und das allmählig ſich abnutzende Kapital wiedererſtatten muß. Dieſer Theil der Fracht wird den niedrigſten Satz nur erreichen, wenn die Schiffe ſo weit reduzirt ſind, daß die übrig gebliebenen in ſtetem Gebrauche bleiben können. Bisher war die Zahl der Schiffer im Verhältniß zu den Transportmengen zu bedeutend, als daß man annehmen dürfte, daß die Frachten ihren niedrigſten Satz ſchon erreicht hätten. Es liegt aber in der Natur der Sache, daß eine läſtige Mitbewerbung eine Reduktion in einem dem angegebenen Maaße ſich annähernden Verhältniſſe allmählig herführt.

In dieſem Falle würde jedoch der Eiſenbahn immer noch bei weitem der größte Theil der nach Baſel beſtimmten Berggüter zufallen.

Sie würde für eine Strecke von 24 Stunden die Güter gewinnen, die nach Freiſtett gingen und dort ausgeladen werden.

Nur für eine kurze Strecke würde ſie der Waſſerſtraße die nach Leopoldshafen gehenden Güter abnehmen, die bei weitem den größten Theil jener Güter bilden, welche beim Büreau zu Mannheim verzollt werden, und für das Großherzogthum und die Schweiz beſtimmt ſind.

Was bisher nicht mit der Beſtimmung für Karlsruhe, ſondern für weiter entlegene Orte in öſtlicher Richtung zu Waſſer nach Leopoldshafen kam, dürfte jedoch ſchwerlich dieſem Hafen entzogen werden, wenn die Bahn nicht wenigſtens bis Mainz fortgeſetzt würde, weil die Benutzung der Eiſenbahn von Mannheim bis Karlsruhe für eine ſo kurze Strecke durch eine doppelte Expedition zu theuer erkauft wäre.

Wenn unter dieſen Umſtänden gar nicht zu ſchätzen iſt, welche Gütermaſſe die Eiſenbahn, auf ihrer ganzen Länge gerechnet, der Waſſerſtraße abgewinnen dürfte, ob auf 40 — 50,000 Zentner, ob auf mehr oder weniger

*) Nach den neuern Berechnungen im Auszug des techniſchen Ausſchuſſes c. 1 fl. 6 kr.

gerechnet werden kann, und die angegebenen Zahlen nur zur ohngefähren Schätzung des Objekts der Mitbewerbung dienen können, ſo iſt es noch ſchwieriger, die Transportmaſſen zu beſtimmen, welche in der Richtung der Bahn auf den Landſtraßen ſich bewegten.

Nur für den Tranſit auf den von der nördlichen Gränze des Großherzogthums im Rheinthal und von den Rheinhäfen ausgehenden nach der Schweiz führenden Routen hat man beſtimmte zuverläßige Daten.

Nach der Anlage Ziffer 12 (nebſt Unterbeilagen) ſind im Jahr 18$\frac{34}{35}$ auf

dem Wege von Eimeldingen bis Laudenbach	10,697	Zentner
und von Laudenbach bis Eimeldingen	18,004	"
im Ganzen alſo	28,701	"

transportirt worden.

Nach den von einem frühern Jahre vorliegenden Notizen ſind auf den Routen von Laudenbach, Kehl und den unterhalb Kehl gelegenen Häfen

nach dem Zollhaus am Randen	46,420	Zentner
" Ludwigshafen	11,884	"
" Kadelburg	1,819	"
	60,123	"

tranſitirt.

Der größte Weg, den dieſe Güter in der Richtung von Heidelberg nach Baſel zurückgelegt haben konnten, beträgt 28 Stunden. Was von Freiſtett und Kehl abging, hat aber dieſe Straße nur durchſchnitten und was von Leopoldshafen abging, hat ſie nur auf circa 18 Stunden verfolgt. Man kann darnach etwa $\frac{1}{3}$ dieſer Transportmaſſe oder 20,000 Zentner für die ganze Bahn rechnen.

Wir erhalten alſo von dieſem Tranſit eine Totalmaſſe von nahe 50,000 Zentner für die ganze Bahn.

Für den Transport der Güter, welche Gegenſtand der Ausfuhr und Einfuhr waren, für den Tranſit von Oſten nach Weſten oder Südweſten und in nordweſtlicher Richtung, ſo wie umgekehrt, fehlen zuverläßige Notizen, wie auch für den innern Verkehr.

Wir wiſſen zwar aus der oben angegebenen Beilage, daß die Geſammtſumme der Einfuhr und Ausfuhr circa 6 Millionen Zentner beträgt. Allein hierauf kann man keine Art von Berechnung bauen. Der Verkehr mit landwirthſchaftlichen Produkten, welche der Zentnerzahl nach bei weitem den größten Theil dieſer Transportmaſſe bilden, findet auf allen Punkten unſerer 320 Stunden langen Gränze ſtatt. Was in die Schweiz geht, vertheilt ſich auf den vielen Straßen, welche die 50 Stunden lange Gränze gegen dieſes Land durchſchneiden. Was rheinabwärts geht, ſucht von den Seitenſtraßen her den Thalweg des Rheins oder des Neckars zu erreichen.

Unſer beträchtlicher Verkehr mit Württemberg, Frankreich und Rheinbaiern benützt hauptſächlich nur die Seitenſtraßen und nur auf kürzern Strecken die Rheinſtraße. Nun iſt es aber klar, daß man die Transportmittel nicht wechſelt, um für eine kurze Strecke die Eiſenbahn zu benutzen.

Dieſer Umſtand iſt auch im innern Verkehr zu berückſichtigen. Nur dann wird die Eiſenbahn auf kürzere Diſtanzen gewählt, wenn ſie zu Sendungen benutzt werden kann, die ſich jene von ihr berührten Plätze machen, an welchen ſich Abladſtationen befinden.

Der Waarenverkehr zwiſchen den auf der Bahn gelegenen Städten iſt aber, ſo weit er nicht dem allgemeinen Handel angehört, von keiner großen Bedeutung.

Man muß die verſchiedenen Zweige unterſcheiden, um ſich eine ohngefähre Vorſtellung von der Frequenz der Landroute in der Richtung der Bahn zu bilden.

Der direkte Verkehr zwiſchen Straßburg, Kannſtadt, Stuttgart und Ulm und Frankfurt, ſo wie zwiſchen Frankfurt und Stuttgart benutzt die Berg- und Rheinſtraße theilweiſe. Da aber die Strecke zwiſchen Karlsruhe und Kehl nur 15 Stunden beträgt, und die von Kannſtadt und Ulm kommenden Güter ſtatt wie bisher ohne Umladung nach Straßburg zu kommen, zweimal umgeladen werden müßten, ſo werden Zeit und Koſten dieſer Umladung ſchwerlich durch die Benutzung der Eiſenbahn belohnt werden.

Noch weniger wäre zu erwarten, daß für die auf der Route von Frankfurt nach Stuttgart gehenden Waaren der Gebrauch der Eiſenbahn auf 12 Stunden Weges durch ſolche Umladungen erkauft würde.

Dagegen würde die Eiſenbahn von den Transporten zwiſchen Straßburg und Frankfurt für eine Strecke von 27 Stunden einen namhaften Theil gewinnen können. Wir wagen den Betrag dieſer Transporte nicht zu ſchätzen, aber ſchwerlich dürfte er den dritten Theil des Verkehrs zwiſchen Baſel und Frankfurt erreichen, und daher für die ganze Bahn berechnet nur einen Werth von 5000 Zentner haben *).

Klar iſt aber, daß eine Fortſetzung der Bahn nach Frankfurt und nach Stuttgart für die Frequenz derſelben von erheblichem Vortheil ſeyn würde.

In unſerm auswärtigen Verkehr nehmen die Kolonial-Waaren die erſte Stelle ein. Sie kommen aber vom Rheine her und ſind, ſo weit ſie auf der Waſſerſtraße gehen, bereits in Anſchlag gebracht.

Von den Rheinhäfen aus vertheilen ſie ſich auf den Seitenſtraßen, die Berg- und Rheinſtraße nur durchſchneidend, oder auf kurze Diſtanzen verfolgend. Rechnen wir unſern Bedarf auf circa 100,000 Zentner und für die

*) Iſt nachträglich von Gr. Steuer-Direktion erhoben worden. Der Geſammtbetrag der von Straßburg nach Frankfurt und von Frankfurt nach Straßburg gegangenen Güter iſt angegeben zu 1111 Zentner; dieß macht für die ganze Route 5400 Zentner.

Bevölkerung von der Lauter aufwärts weſtlich der Kinzigſtraße ¼ hievon und nehmen wir die mittlere Transportlinie von den Rheinhäfen aus zu 16 Stunden an, ſo würde man für die ganze Bahn noch nicht 8000 Zentner erhalten.

Was wir in großen Maſſen beziehen, beſteht noch in Metallen und Metallwaaren, vorzüglich in Eiſen, Eiſenwaaren, in Steinkohlen, in überſeeiſchem Blättertabak, in Geweben und Geſpinnſten; Material- und Farbwaarenſtoffen.

Maſſeln, geſchmiedetes Eiſen und gröbere Eiſenwaaren (circa 70,000 Zentner) erſcheinen, ſo weit ſie nicht auf dem Maine eingehen, oder ſchon zu Mannheim oder in einem andern Neckarhafen für den Bedarf der untern Gegend ausgeladen werden, oder nicht vom Ueberrhein kommen, eben ſo wie auch der überſeeiſche Blättertabak (circa 18,000 Zentner) und Steinkohlen (circa 52,000 Zentner) unter den Transportmaſſen des Rheines, die von den Ausladſtätten aus, die Seitenſtraßen einſchlagen.

Wir möchten die Transporte, welche von dieſen Waſſergütern, um an ihren Beſtimmungsort zu gelangen, ſtreckenweiſe die Rhein- und Bergſtraße verfolgen, auf die ganze Bahn reduzirt, nicht über 10,000 Zentner anſchlagen.

Was wir an andern werthvollern Metallen und Metallwaaren und an kurzen Waaren beziehen, die zu Lande transportirt werden, mag nach den vorliegenden Ausfuhrregiſtern ohngefähr 10 — 12,000 Zentner betragen.

Die Einfuhr an Leinwand, Wollen-, Baumwollen- und Seidenwaaren, an Geſpinnſten aller Art und an roher Baumwolle beträgt circa 30,000 Zentner; die Einfuhr an Farbe- und Materialwaaren, an Farbehölzern ꝛc. an chemiſchen Produkten und Arzneiſtoffen kaum 24,000 Zentner.

Nicht 12,000 Zentner erreicht die Einfuhr an Leder und Lederfabrikaten, Papier und Papierfabrikat und Büchern, an Glas und Glaswaaren, an Porzellan und Steingut.

Was wir hauptſächlich vom Süden beziehen, Reis, Südfrüchte, Oel und Käſe beträgt nicht viel mehr als 20,000 Zentner.

Was wir an feinen Weinen und Branntweinen beziehen, iſt unbedeutend; unſere Haupteinfuhr an Weinen kommt aus Rheinbaiern und der Schweiz. Der Markt der Schweizer Weine liegt jenſeits des Rheinthales, und was aus Rheinbaiern eingeht, bleibt mit unbedeutender Ausnahme dieſſeits der Murg, und wird, um für einige Stunden die Eiſenbahn zu benutzen, nicht abgeladen.

Dieß werden aber nahe alle erhebliche Einfuhrartikel ſeyn, deren Transport für die Eiſenbahn ein Gegenſtand ihrer Bewerbung ſeyn kann.

Die fünf letzten (meiſtens zu Land eingehende Güter enthaltenden) Summen geben 96 — 98,000 Zentner, wovon ein Theil das Rheinthal gar nicht berührt, ein anderer nicht unbeträchtlicher Theil — nemlich die vom Norden kommenden für den Unterrheinkreis beſtimmten Waaren — in den Gränzſtädten bleibt, der größere Reſt aber die Bahn nicht ihrer ganzen Länge nach, ſondern nur für eine kürzere oder längere Strecke benutzen kann. Als Transportmaſſe

für die ganze Länge der Route darf man daher von dieſer Gütermaſſe wohl kaum 20 — 25,000 Zentner annehmen, (und von allen Hauptartikeln der Einfuhr alſo 38 — 43,000 Zentner.)

In unſerer Ausfuhr ſind landwirthſchaftliche Produkte überwiegend. Die beträchtliche Ausfuhr nach Württemberg und in die öſtlich vom Aargau gelegene Schweiz berührt die Rheinſtraße gar nicht oder nur auf kürzere Strecken, für welche die Veränderung der Transportmittel ſich nicht lohnen kann. Die Ausfuhr nach Norden in entferntere Gegenden bedient ſich des Thalweges des Rheines.

Was von der Warmbacher Straße und vom Wieſenthal nach Baſel geht, liegt außer dem Bereiche der Mitbewerbung der Bahn.

Von der bedeutenden Ausfuhr an landwirthſchaftlichen Produkten die über Eimeldingen gehen, kommt aber bei weitem das Meiſte aus der Gegend zwiſchen der Wieſe und der Dreiſam.

Für die Weine, welche von den Erzeugungsorten auf kurze Diſtanzen kommen, würde die Bahn nur ſelten benutzt werden können, da der Dampfwagen nur an beſtimmten Stationen hält. Das gleiche gilt von dem Getreide, das der Erzeuger auf den Basler Markt bringt, und nur für den Produktenverkehr zwiſchen Baſel und Freiburg und den unterhalb Freiburg gelegenen Gegenden würde die Bahn häufiger benutzt werden.

Im Ganzen genommen möchten wir aber jedenfalls nicht wagen auf die ganze Bahn die gleiche Zentnerzahl für die Ausfuhr als für die Einfuhr, oder mehr als 20 — 25,000 Zentner zu rechnen. Unſere Ausfuhr an Eichorien-Kaffee, an fabrizirtem Tabak, an Oel, an Geweben und Geſpinnſten und Garnen, an Papier und an chemiſchen Produkten erreicht nicht 100,000 Zentner. Unſere bedeutende Ausfuhr an Eiſen berührt die Berg- und Rheinſtraße gar nicht, und die 60,000 Zentner Salz, die wir ausführen, benutzen, ſo weit ſie von Rappenau abgehen, den Thalweg des Neckars um an den Unterrhein zu kommen, und ſo weit ſie Dürrheim liefert, die öſtlich vom Rheinthal gelegenen Straßen.

Der Beitritt des Großherzogthums zum Handelsvereine begünſtigt unſere Ausfuhr; der Vortheil trifft aber meiſtens ſolche Zweige, die entweder nach Oſten gehen, oder den Thalweg des Rheines benutzen, Holz, Tabak, Eichorien, Weine.

Was den innern Verkehr betrifft, ſo hängt derſelbe auf das engſte mit dem auswärtigen zuſammen, indem er die vom Ausland bezogenen Waaren, ſo weit ſie der Erzeuger nicht ſelbſt verſendet, ſammelt. Dieſe Güter können auf ihrem Wege zum Konſumenten oder vom Erzeugungsort im innern Verkehr mehrmals umgeſetzt werden; es liegt aber in der Natur der Sache, daß ſie in ſolchem Falle in der Regel nur in der Richtung transportirt werden, in welcher die Einfuhr oder Ausfuhr ſtatt findet, und daß ſie daher unter der

Summe des auswärtigen Handels begriffen ſind, wenn man für den Transport der ausgehenden und eingehenden Waaren mittlere Diſtanzen annimmt.

Ueberhaupt kann aber der Detailverkehr zwiſchen den Städten und dem platten Lande der Eiſenbahn keine bedeutende Nahrung geben. Wie bereits bemerkt wurde, kann ihr nur zufallen, was entweder auf größern Diſtanzen in ihrer Richtung verſendet wird, oder was die von der Bahn berührten Orte wo Auf- und Abladungen ſtatt finden, ſich wechſelſeitig zuſenden. Scheidet man von dem Verkehr der, als Ladſtationen bezeichneten Städte die einheimiſchen zur Ausfuhr beſtimmten, und die aus dem Ausland bezogenen Waaren, als bereits im auswärtigen Verkehre erſcheinend, aus, ſo wird außer einigen Artikeln, von welchen wir ſogleich reden werden, nur wenig übrig bleiben.

Die wichtigſten Artikel des innern Verkehrs ſind Weine, Getreide, Salz, Eiſen, Tabak und Cichorien.

Direkte Verſendungen von Getreide auf weite Entfernungen finden im Rheinthale in der Regel nicht ſtatt, da die minder getreidereichen oder exportirenden Gegenden durch den Nachſchub verſorgt werden; von allen Märkten, welche an der Transportlinie liegen, in deren Richtung die Preiſe von Diſtanz zu Diſtanz höher ſtehen, wird nemlich ein jeder unmittelbar von den Erzeugungsorten verſorgt, die rückwärts bis zum nächſten Markt gelegen ſind. Dieſer Nachſchub iſt viel wohlfeiler, als der direkte Verkehr auf größern Diſtanzen, der nur zeitweiſe Bedürfniß wird.

Ueberhaupt iſt, was den Transport der landwirthſchaftlichen Erzeugniſſe betrifft, zu erwägen, daß der Erzeuger hiezu die Zeit wählt, wo er ſein Zugvieh nicht zu ſeinen Feldarbeiten braucht und doch ernähren muß.

Der Produktenverkehr auf kurze Diſtanzen wird der Eiſenbahn hauptſächlich nur in der Nähe großer Städte in der Hinſicht Nahrung verſchaffen, daß die Schnelligkeit des Transports den Beſuch der Viktualienmärkte auf weitere Entfernungen möglich macht, und an den nächſten Stationen die Landleute aus den Umgebungen ſich einfinden, um den Dampfwagen zu beſteigen. Dieſer Zuwachs knüpft ſich aber an den Perſonentransport.

Was die Salztransporte betrifft, ſo bringt die Saline von Dürrheim ihr Erzeugniß auf den in die Rheinſtraße einfallenden Seitenwegen den Beſtimmungsorten ſo nahe, daß es ſich einer Umladung nicht lohnen kann, um die Eiſenbahn zu benutzen.

Die Saline von Rappenau verſorgt den Unterrhein und den Mittelrheinkreis. Nur für die 68,000 Zentner, welche der Mittelrheinkreis bezieht, (Beil. Ziff. 12 b) kann die Eiſenbahn benutzt werden. Nach dem Mittel der von Station zu Station abnehmenden Transporte, kann man auf die ganze Länge der Bahn kaum 20,000 Zentner rechnen.

Alle Eiſenwerke liegen oſtwärts von der Bahn und von ihren Verſendungen gilt, was über die Transporte der Saline Dürrheim geſagt iſt. An Wein, Tabak und

Cichorien werden wir der Eiſenbahn auch im innern Verkehr namhafte Transporte überliefern können, deren Betrag wir aber nicht zu ſchätzen wagen.

Wollte man aber für den innern Verkehr überhaupt, ſo weit er nicht mit dem äußern zuſammenhängt, nahe eben ſo viel wie für den auswärtigen, nemlich 50,000 Zentner rechnen, und für alle berührten Zweige wegen der jedenfalls minder bedeutenden Auslaſſungen die höchſten Zahlen annehmen, ſo würde man 220,000—225,000 Zentner erhalten, eine Zahl, welche wohl weit größer iſt, als der Betrag der wirklichen Frachtgüter, welche auf der Rhein- und Bergſtraße und zu Waſſer (mit Ausſchluß der groben Güter) transportirt werden, wenn man ſie nach dem Verhältniß der verſchiedenen Transportſtrecken zur ganzen Länge der Eiſenbahn reduzirt.

Schließlich müſſen wir noch der Verſendungen durch die Poſt und durch die Dampfſchiffe erwähnen, obwohl ſie zu unbedeutend ſind, um, wo es ſich um große Transportmaſſen handelt, in Anſchlag zu kommen. Durch die Packwagen wurden im Ganzen 6315 Zentner verſendet. (Beil. Ziff. 13.) Nimmt man die mittlere Transportlinie nur eben ſo groß, als beim Perſonentransport an, ſo werden für die ganze Route circa 2000 Zentner zu rechnen ſeyn. Auf dem Dampfſchiffe gingen von Mannheim zu Berg 1263 Zentner ab, und kamen 1032 Zentner zu Thal an. (Beil. Ziff. 4.) Dieſe Transporte geben daher für die ganze Bahn circa 700 Zentner.

Wir glaubten, ſo wenig aus allem Geſagten auch mit Beſtimmtheit auf die Frequenz der Waarentransporte auf der Berg- und Rheinſtraße im innern und äußern Verkehr und im Tranſit geſchloſſen werden kann, doch nicht unterlaſſen zu dürfen, in dieſe Details einzugehen, da es uns nicht unbekannt iſt, wie man hin und wieder die der Rhein- und Bergſtraße angehörigen Transportmaſſen überſchätzt hat, und da wir glaubten darthun zu müſſen, daß wir wenigſtens verſucht haben, die Thatſachen, deren Kenntniß die Beantwortung der uns vorgelegten Fragen bedingt, ſo gut möglich zu erforſchen.

Wenn man bedenkt, daß bei einer Transportmaſſe von 260,000 Zentner Frachtgüter nicht weniger als täglich 10 Güterwagen von 80 Zentner an den Thoren der Städte ankommen müßten, wo ſich die Berg- und Thalſtraße durchkreuzen, ſo wird jeder, der auch nur eine ganz oberflächliche Kenntniß von der Bewegung des Handels in unſerm Lande hat, leicht ermeſſen, daß die Frequenz dieſer Straßen weit unter jenem Maaßſtab zurückbleibt.

Man weiß, daß für den Verkehr, den Frankfurt auf der Rhein- und Bergſtraße mit Baſel, Schaffhauſen, Zürich, Straßburg und Stuttgart, ſo wie Stuttgart, Kannſtadt, Ulm ꝛc. mit Straßburg und die badiſchen Städte mit dieſen Plätzen und unter einander unterhalten, ein regelmäßig eingerichtetes Fuhrweſen beſteht.

Wir haben über dieſe regelmäßige Güterfuhren eine Nachweiſung von der hieſigen Lagerhausverwaltung erhoben, welche hier anliegt (Beil. Ziff. 14—16). Es geht daraus hervor, daß die Summe der Ladungen jener Fuhren, welche auf den Routen von Frankfurt, Baſel und Schaffhauſen, Straßburg und Frankfurt, Stuttgart, Kanſtatt, Ulm und Nürnberg an Karlsruhe vorbeigehen, oder nur hier durchpaſſiren und einzelne Colli abſtoßen oder aufnehmen, ohngefähr auf 120,300 Zentner angeſchlagen werden kann. Die ganze Gütermenge, welche von den, regelmäßig zwiſchen Karlsruhe (als gewöhnlichem Abſtoßplatze), Frankfurt und Offenbach, zwiſchen Straßburg und Karlsruhe, zwiſchen Baſel und Karlsruhe, zwiſchen Mannheim und hier, zwiſchen Leopoldshafen, Karlsruhe und Ludwigshafen, ſo wie zwiſchen Karlsruhe und Lahr und zwiſchen Mannheim und Kehl, hin und her gehenden Fuhren hieher gebracht, oder hier in Ladung genommen wird, beträgt circa 66,000 Zentner.

Da von der Summe der hier abgeſtoßenen und geladenen Güter nur die Hälfte gerechnet werden darf, ſo hat man daher für die Frequenz der Rhein- und Bergſtraße bei Karlsruhe circa 154,000 Zentner. Wenn man die verſchiedenen Transporte, welche die einzelnen Theile der Routen berühren, vereinigt, ſo erhält man circa 111,000 Ztr. für die Routen zwiſchen Heidelberg, Mannheim und Karlsruhe; 147,000 Ztr. für ſämmtliche Routen zwiſchen Karlsruhe, Offenburg, Kehl und Straßburg; ohngefähr 65,000 Zentner für die Route zwiſchen Straßburg und Karlsruhe, und 70,500 Zentner für die Straße zwiſchen Offenburg und Karlsruhe. Auf die ganze Länge der Bahn darf man aber das Transportquantum nicht höher als zu 81,100 Zentner anſchlagen.

Dies ſind nun nahe alle dem Landtransport angehörigen Frachtgüter, welche im Verkehre der genannten fremden Plätze untereinander und mit den badiſchen Städten die Richtung der Eiſenbahn verfolgen.

Sie enthalten nicht, was vom Main her, aus Sachſen und Franken, nicht was über Nürnberg oder von Heilbronn kommt; dies iſt aber für das Rheinthal nicht von hoher Bedeutung, ſo wenig wie der Verkehr zwiſchen Rheinbaiern und Baſel, da dieſer ſich der jenſeitigen Route bedient, und der Verkehr zwiſchen Straßburg und der weſtlichen Schweiz, wovon das gleiche gilt.

Die Transporte von Freiſtedt nach Lahr und dem Kinzigthale kommen gar nicht in Betracht; von Erheblichkeit ſind nur noch die Verſendungen zwiſchen Freiſtedt, Offenburg, Lahr, Freiburg und Baſel. Es iſt aber zu erwägen, daß von den Gütern, welche von hier durchgehenden und hier Ladung einnehmenden Fuhrleuten transportirt worden, vieles in Raſtatt, Offenburg und Freiburg abgeſtoßen wird und man daher entweder die volle Ladung nicht für die ganze Route bis Baſel oder die unterwegs aufgenommenen Güter nicht rechnen darf. Ebenſo verhält es ſich mit den von Baſel kommenden Fuhren, welche häufig ihre Ladungen durch Oberländer Weine u. ſ. w. ergänzen. Ferner iſt zu erwägen, daß unter dem Transportquantum von 81,000 Zentner viele

Güter enthalten ſind, welche nur auf kurze Strecken die Bahn berühren und wegen der Koſten und des Zeitverluſtes, die mit zweimaliger Veränderung der Transportmittel verbunden ſind, die Bahn nicht benützen werden. Wir halten es daher für wahrſcheinlich, daß der durch Güterfuhren beſorgte Landtransport auf der ganzen Länge der Rhein= und Bergſtraße, wenn man die Transporte abrechnet, welche ſie nur auf ſolche kurze Strecken berührten, 80—100,000 Zentner nicht überſteigt oder vielleicht kaum erreicht. Man kann dies daran abnehmen, daß obwohl in der hieſigen Gegend ſich vier Haupttransportlinien vereinigen, nemlich der Güterzug von Frankfurt nach Straßburg, nach Baſel und in die öſtliche Schweiz, und von Stuttgart und Ulm nach Straßburg, hievon aber zwei Zweige bei Kehl endigen und der dritte bei Offenburg die Rheinſtraße verläßt, die Geſammtmaſſe der Transporte dennoch nur 154,000 Zentner beträgt.

Die Transporte, welche im innern Verkehr auf weitere Entfernungen durch andere Fuhren beſorgt werden, ſind in Vergleichung mit den Transporten durch gewöhnliche Frachtfuhren unbedeutend; dieſe müßten mit den Waſſer=Transporten, ſo weit ſie in Gütern beſtehen, welche die Eiſenbahn ſich aneignen kann, auf die ganze Länge der Route berechnet, 100—120,000 Ztr. betragen, wenn man eine Totalmaſſe von 200,000 Zentner annehmen wollte.

Wenn wir hiernach glauben, daß die Eiſenbahn ſelbſt mit allen Gütern, die bisher zu Lande und zu Waſſer in ihrer Richtung transportirt wurden, unter alleinigem Abzug jener Transporte, die ihr wegen der Beſchaffenheit der Gegenſtände oder wegen des überwiegenden Nachtheils einer zweifachen Verladung entgehen, ſchwerlich über 200,000 Zentner und vielleicht bedeutend weniger erhalten würde; ſo iſt dagegen der Einfluß zu erwägen, den die herabgeſetzten Frachtpreiſe und die Schnelligkeit des Transports auf die Lebhaftigkeit des Verkehrs überhaupt und auf die Konkurrenz der Rhein= und Bergſtraße mit andern Routen auszuüben geeignet iſt. Die Größe dieſes Einfluſſes läßt ſich auf keine Weiſe approximativ ſchätzen; man kann nur die verſchiedenen Beziehungen bezeichnen, in denen er ſich äußern wird.

Eine Herabſetzung der Fracht für eine Strecke von 55—56 Stunden um 48 kr. bis 1 fl. in Vergleichung mit der Landfracht und um 20 kr. in Vergleichung mit der Waſſerfracht zu Berg iſt von hoher Bedeutung für den Handel überhaupt, insbeſondere aber in Beziehung auf alle ſchwere Güter, die nicht koſtbar ſind. Sie erweitert das Marktgebiet der Plätze, die ihre Güter auf der Rheinroute verſenden, und in entgegengeſetzter Richtung eine Mitbewerbung finden, bis auf 15 Stunden; und macht es möglich, auf die Eiſenbahn von andern ſeitwärts laufenden Routen Güter abzuleiten, für welche, um ſie ihrer Beſtimmung auf der dieſſeitigen Berg= oder Rheinſtraße zuzuführen, ein Umweg von 24—30 Stunden eingeſchlagen oder 48 kr. bis 1 fl. mehr Fracht bezahlt werden müßte. Hiezu kommt aber noch der Vortheil des ſchnel=

lern Bezugs, der ſelbſt da nur zur Hälfte verloren geht, wo ein Umweg von 25 Stunden gemacht werden muß, um die Eiſenbahn zu benützen.

Von bedentendem Einfluß auf die Vermehrung der Transporte könnte die Verminderung der Frachten hauptſächlich in Beziehung auf einen Artikel werden, für welchen ein geringer Preisabſchlag ſchon von hoher Bedeutung iſt, der in großen Maſſen dem Verbrauche überliefert wird und welcher der oberländiſchen und ſchweizeriſchen Induſtrie große Dienſte leiſten kann, — wir meinen die Steinkohlen, insbeſondere in dem Falle, daß die zwiſchen Saarbrück und Mannheim projektirte Bahn wirklich zur Ausführung käme.

Nicht ohne weſentlichen Einfluß wird die Frachtverminderung auch auf den Abſatz unſerer oberländiſchen Weine im Unterland ſeyn, und noch mehr der Umſtand, daß der Transport auf der Eiſenbahn mehr Sicherheit gegen Unterſchleife gewährt.

Die größere Wohlfeilheit und Schnelligkeit der Transporte kann aber zunächſt mehr oder weniger bedeutende Gütermaſſen von folgenden Routen ableiten;

von der durch das Kinzigthal nach Schaffhauſen, Kadelburg und an den Bodenſee führenden Straße;

von den württembergiſchen Routen, welche die Fortſetzung der Neckarſtraße und der dieſſeitigen, von dem untern Rheinthal ausgehenden Seitenſtraßen bildend, Frankfurt mit Friedrichshafen, Schaffhauſen und Zürich u. ſ. f. verbinden;

von der aus Rheinbaiern durch das Elſaß nach Baſel führenden Straße;

von dem franzöſiſchen Kanale von Straßburg.

Von den 60,000 Zentnern, welche auf den Routen zwiſchen Lautenbach unſeren Rheinhäfen, Schaffhauſen (Randen), Ludwigshafen und Kadelburg tranſitiren, und welche bisher die Rheinſtraße nur theilweiſe berührten (weshalb wir ſie auch nur zu $\frac{1}{2}$ der Bahn in Anſchlag gebracht haben), iſt ein großer Theil nach entfernten Orten beſtimmt, welche die Transporte entweder auf der Warmbacher Straße oder von Baſel aus erreichen können, ohne einen Umweg von 20 bis 30 Stunden zu machen. Oft ſind es nur wenige Stunden oder ein Frachtunterſchied von einigen Kreuzern vom Zentner, welche unter den gegenwärtigen Umſtänden über die Wahl der einen oder andern dieſer Routen entſcheidet. Das gleiche gilt von den württembergiſchen Straßen, welche bisher mit bald glücklicherm, bald minder glücklichem Erfolge mit der Bergſtraße und der Kinzigſtraße konkurrirten.

Rheinbaiern bediente ſich bisher für ſeine nach der Schweiz gehenden Waaren, namentlich für Oele, vorzüglich der franzöſiſchen Landroute, mit welcher es die Eiſenbahn vertauſchen kann.

Die Kanalſtraße iſt wohlfeiler als die Eiſenbahn, allein dies hindert nicht die Ableitung jener Güter, welche zu Berg zu Straßburg ankommen, und auf

dem Kanale tranſitiren. Daß aber unter jenen Berggütern viele Tranſitgüter enthalten ſind, mag man daraus ſchließen, daß ehe noch der Kanal benutzt werden konnte, vor dem Jahr 1833 bis 1830 zurück, nur 7—9000 Zentner im Hafen zu Straßburg ankamen, im Jahr 1834 aber 76,846 Zentner. Es iſt aber bekannt, daß für den franzöſiſchen Bedarf keine Kolonial-Waaren vom Rheine her eingeführt werden dürfen.

Wie wir bereits zu bemerken Gelegenheit hatten, würde auch eine Verlängerung der Bahn nach Frankfurt und Mainz, ſo wie eine Verzweigung nach Stuttgart, nicht fehlen die Frequenz auf den untern Bahntheilen zu vermehren, indem dadurch für die oben bezeichneten Transporte die Koſten einer doppelten Umladung bei der Benützung des Dampfwagens hinwegfielen.

Gar nicht vorauszuſehen ſind aber die Folgen einer Fortſetzung der Bahn nach Frankfurt und weiter in nördlicher Richtung, die neuen Verbindungen, die ſich in dieſem Falle zwiſchen entfernten Gegenden anknüpfen können und der Einfluß, den eine ſolche weit ausgedehnte Anlage auf den großen Güterzug ausüben dürfte.

Eine Verlängerung der Bahn auf weite Entfernungen nach Norden und die Erleichterung der Transporte nach der Schweiz, durch alle Mittel, deren Anwendung die Beſchaffenheit des Terrains dort zuläßt, würde auch die Ausſicht auf eine glückliche Mitbewerbung dieſer Handelsſtraße mit dem Seetransport zwiſchen den nordiſchen und ſüdlichen Seehäfen eröffnen.

Dieſen Punkt aber hier näher zu erörtern, fehlen uns beſſere Notizen, als man ſie in öffentlichen Schriften findet. Wir glauben auch um ſo weniger nöthig zu haben, uns hierüber zu verbreiten, als eine ſolche Ausdehnung der Bahn, welche in der angedeuteten Beziehung fruchtbar werden könnte, in ſo weiter unbeſtimmter Ferne liegt, daß bei unſerer Frage hierauf keine Rückſicht genommen werden kann.

Unſere Meinung iſt nun

1) daß die bisherigen Transporte von Mannheim und Heidelberg nach Baſel und Straßburg einſchließlich der Waſſergüter, welche der linken Rheinſeite angehörten, oder auf dem Rheine nach Baſel gingen, jene Summe von 300,000 Zentner bei weitem nicht erreichen, welche, neben der verlangten Anzahl von Reiſenden, der Eiſenbahn zukommen müſſen, wenn die Unternehmer eine Rente von 4 pCt. beziehen ſollen, und daß es zweifelhaft ſey, ob in Folge der größern Wohlfeilheit und Schnelligkeit der Transporte eine Vermehrung bis zu jenem Betrage erwartet werden darf;

2) daß man, wie in Beziehung auf den Perſonentransport, ſo auch für den Waarentransport vom Neckar bis zur Kinzig eine weit größere Frequenz als auf dem obern Bahntheile ſich verſprechen darf;

3) und die Verlängerung der Bahn nach Frankfurt und Mainz, ſo wie die Verbindung derſelben durch eine Zweigbahn mit Stuttgart für die Frequenz der Transporte nur günſtig ſeyn kann.

Die Frage über den wahrſcheinlichen Nutzeffekt für die Unternehmer müſſen wir daher, geſtützt auf die vorliegenden Berechnungen über die Anlags- und Betriebskoſten und unter der Vorausſetzung eines Transportpreiſes von 10 fl. für die Perſon und von 1 fl. für den Zentner Güter für die ganze Länge der Route und nach Verhältniß für kürzere Strecken, dahin beantworten, „daß „die Unternehmung nach dem Maaße der bisherigen Frequenz der Perſonen- „und Waarentransporte bei den angenommenen Transporttaxen als entſchieden „nachtheilich ſich darſtelle, und daß es problematiſch erſcheine, ob in Folge „einer Herabſetzung der Transportkoſten auf die bezeichneten Taxen und der „größern Schnelligkeit der Transporte die Frequenz für die ganze Bahn in „zureichendem Maaße wachſe; daß für die untern Bahntheile die Verhält- „niſſe ungleich günſtiger ſind, als für die obern, und daß die Verlängerung der „Bahn nach Frankfurt und Mainz u. ſ. f. einen vortheilhaften Einfluß auf die „Frequenz der Perſonen und Waarentransporte auf dem dieſſeitigen Bahntheile „auszuüben geeignet ſey."

Man könnte fragen, ob nicht durch Erhöhung der angenommenen Transporttaxen ein angemeſſener Ertrag zu erwarten ſey. Dieſe Frage müſſen wir verneinen.

Die mittlere Taxe von 10 fl. für den Perſonentransport iſt eher zu hoch als zu nieder. Die höchſte Taxe darf die Eilwagengebühr nicht erreichen, die ¼ über den wirklichen Koſten ſteht; ſie darf höchſtens 12 fl. ſeyn; eine zweite würde wahrſcheinlich zu 6—7 fl. mehr ertragen, als zu 8—9 fl., da eine bedeutende Vermehrung der Reiſenden nur bei erheblich niedrigen Preiſen zu erwarten iſt. Vielleicht wäre eine 3fache Abſtufung wie auf den Dampfſchiffen vorzuziehen. (14. 8. 5). Hiedurch würden die geſellſchaftlichen Rangabſtufungen für die Unternehmer und für die minder bemittelte Klaſſe fruchtbar gemacht.

Die Fracht kann für alle Waarengattungen nicht gleich, ſie muß für ſchwere, minder koſtbare Güter geringer als für ſolche ſeyn, die koſtbarer ſind, oder deren Preiſe ſchnell wechſeln, oder die einem raſchen Verderben ausgeſetzt ſind; dies fodert das Intereſſe des Verkehrs und der Unternehmer. Es iſt kein Zweifel, daß wenn der Transport der Kolonialwaaren für 1 fl. 20 kr. von dem Dampfwagen beſorgt wird, die Eiſenbahn ein entſchiedenes Uebergewicht behaupten würde, wenn auch die Bergfracht auf dem Rheine etwas niedriger ſtünde; während bei groben Gütern 1—2 kr. per Zentner entſcheiden.

Schließlich bemerken wir, daß, welchen ökonomiſchen Effekt die Unternehmung in der erſten Zeit haben mag, fortſchreitend eine Verbeſſerung der Route im Zuſtand der Ruhe und des Friedens erwartet werden darf. Wenn der Ertrag in den zwei erſten Jahren ſich z. B. auch nur auf 3 pCt. ſtellen

würde, ſo dürfte die Unternehmung durch den wachſenden Ertrag in wenigen Jahren doch leicht ſich vollſtängig lohnen.

Wir haben nun

§. II. zu der zweiten Frage übergehend, den Einfluß zu erwägen, den die Herſtellung einer Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel auf den ökonomiſchen Zuſtand des Landes oder in ſtaatswirthſchaftlicher Hinſicht auszuüben geeignet iſt.

Eine ſolche Frage läßt ſich in allen Beziehungen in dem Falle leicht beantworten, wenn es ſich um die Verbindung zwiſchen zwei nahe gelegenen größern Städten, nicht aber wenn es ſich von der Anlage einer Bahn handelt, welche auf eine weite Strecke hin in das verwickelte Getriebe des Verkehrs ein neues Räderwerk einſetzt.

Es fehlt uns gänzlich an Erfahrungen, die wir in dieſer Hinſicht um Rath fragen könnten, und es bleibt nichts übrig, als die Folgen der Unternehmung in den bezeichneten Beziehungen aus der Natur der Sache abzuleiten.

Wir müſſen hier vorausſetzen, daß das Unternehmen jedenfalls nicht gänzlich mißlinge, d. h. nicht in dem Maaße für die Unternehmer nachtheilig ausfalle, daß der Ertrag neben dem Erſatz aller für die Unterhaltung der Bahn und für den Betrieb überhaupt erforderlichen Ausgaben, nicht einmal einen erheblichen Ueberſchuß über die Zinſen jenes Kapitals gebe, welches man bei der Einſtellung des Betriebs aus dem Unternehmen zurückziehen könnte; denn in dieſem Falle würde der ganze Effekt in der Vernichtung eines großen, unfruchtbar verwendeten Kapitals beſtehen.

Im übrigen iſt es aber in Beziehung auf die vorliegende Frage ganz gleichgültig, wie groß der Gewinn der Unternehmer iſt.

Wir müſſen ferner vorausſetzen, daß eine erhebliche Herabſetzung der Transportpreiſe ſtattfinde.

Im Falle der Ertheilung einer Konzeſſion können, wie anderwärts, mäßige Transportpreiſe bedungen werden, und da ſie bei größern Transportmaſſen leicht einen höhern Ertrag, als höhere Preiſe bei geringern Transportmaſſen gewähren, ſo liegen ſie bis zu einer gewiſſen Gränze im eigenen Intereſſe der Unternehmer.

Wenn auch die Unternehmung ſich ſchlecht rentirt, ſo kann der Betrieb bei niedrigen Preiſen doch fortdauern, weil die eigentlichen Koſten des Transportes auf der Eiſenbahn ganz unbedeutend ſind.

Von ihrem Einfluſſe in volkswirthſchaftlicher Beziehung kann nun im Allgemeinen alles gelten, was von den Maſchinen überhaupt behauptet werden mag. Jede Preiserniedrigung, die man der Wirkung einer Maſchine verdankt, iſt aber ein reiner Gewinn für die Geſellſchaft.

Für das Publikum knüpft ſich an den Gebrauch der Eiſenbahn zunächſt ein Gewinn, der jedenfalls eben ſo groß iſt, als die Erſparniß an Transportkoſten von der ganzen Transportmaſſe.

Wie der Einführung einer Maſchine, welche ein Produkt wohlfeiler liefert, eine wachſende Nachfrage nach dieſem Produkte folgt, ſo bewirkt die Eiſenbahn, indem ſie wohlfeilere Transportpreiſe anbietet, eine vermehrte Nachfrage nach dem Dienſte der Transportmittel.

Wie eine Maſchine, welche eine andere Produktionsmethode verdrängt, hat die Herſtellung einer Eiſenbahn einen weſentlichen Einfluß auf einen beſtehenden Produktionszweig.

Sie löst die Arbeit und die Kapitalien ab, welche bisher den Transporten gewidmet waren, welche ſie übernimmt; ſie entwerthet die Einrichtungen und Werkzeuge, welche den Zwecken dienten, die ſie wohlfeiler und leichter zu erreichen ſtrebt.

Sie bewirkt, wie alle Maſchinen, daß in dem Zweige, dem ſie dient, ſich das Verhältniß des Kapitals und der Arbeit mehr oder weniger verändert. Der gewöhnliche Transport verlangt weit mehr Arbeit und bedarf ein weit geringeres Kapital, als der Transport auf der Eiſenbahn; die Folge davon iſt, daß ein großer Theil des Einkommens, welches der arbeitenden Klaſſe zufiel, ſich in eine Rente verwandeln würde, die ohne Arbeit gewonnen wird und die Dienſte des verwendeten Kapitals bezahlt.

Wenn wir den Eiſenbahnen in allen dieſen Beziehungen die Wirkung der Maſchinen zugeſtehen, ſo glauben wir im Allgemeinen ein günſtiges Urtheil ausgeſprochen zu haben, da alle bezeichneten Nachtheile, die ſich an die Einführung der Dampfwagen knüpfen, mehr oder weniger nur vorübergehend, die Vortheile aber bleibend und von der Art ſind, daß man eine fortſchreitende Zunahme derſelben erwarten darf.

In der Uebergangsperiode werden einzelne Gewerbe in manchen Städten die Schmälerung eines gewohnten Verdienſtes ſchmerzlich empfinden; dagegen wird aber die Herſtellung der Eiſenbahn einer zahlreichen Klaſſe Gelegenheit zu vermehrtem Erwerbe geben, und ein beträchtliches Kapital von vielen Millionen größtentheils für inländiſche Arbeit in Umlauf ſetzen.

Zunächſt iſt es die zahlreiche Klaſſe der Lohnkutſcher in den Städten des Rheinthals, welche durch die Eiſenbahn mit dem Verluſt des wichtigſten Zweiges ihrer Transporte bedroht wird. Die zunehmende Zahl der Reiſenden wird zwar eine Vermehrung der Fahrten auf den Seitenſtraßen zur Folge haben; allein einen vollſtändigen Erſatz dürften die Lohnkutſcher hierin ſchwerlich finden. Der nachtheilige Einfluß der Unternehmung auf die ökonomiſche Lage dieſer Klaſſe könnte gemindert werden, wenn die Verwaltung aus derſelben die Hilfsperſonen wählte, deren ſie für verſchiedene Verrichtungen bedarf.

Eine Verminderung ihres Verdienſtes trifft auch die Poſthalter auf der ganzen Route, und nur diejenigen, welche in den Hauptſtationen ſich befinden, können einigen Erſatz in der vermehrten Frequenz der Seitenrouten finden.

Nicht weniger wird das Intereſſe der Rheinſchiffer und unmittelbar auch das der Neckarſchiffer durch die Unternehmung empfindlich verletzt. Mit der Vernichtung oder weſentlichen Schmälerung ihres Gewerbes iſt die Entwerthung eines bedeutenden Kapitals verbunden, welches ſie auf die Anſchaffung der zum Gütertransport beſtimmten Schiffe verwendet haben. Schon hat aber die Oberländer Schiffer der härteſte Schlag durch die Herabſetzung der Frachten in Folge der Eröffnung des Kanals von Straßburg getroffen, der weit niedrigere Frachten hat, als die Eiſenbahn vorausſichtlich ſie ſtellen kann.

Uebrigens hat man ſchon anderwärts wahrgenommen, daß die größere Lebhaftigkeit des Verkehres, welcher der Einführung eines neuen Transportmittels folgte, den beſtehenden Kommunikationswegen oft auf der einen Seite zulegte, was ihnen auf der andern Seite die eingetretene Konkurrenz geraubt hatte. So kann die Schifffahrt durch wachſende Transporte an groben Gütern für ihre Verluſte einigen Erſatz finden.

Die Ablöſung der Güterfuhren durch den Dampfwagen wird nur einer geringen Zahl von Inländern ihren gewohnten Erwerb entziehen. Die große Zahl der Frachtfuhrleute, welche unſere Straßen befahren, ſind Ausländer.

Wenn man den Nutzen, welchen Wirthe und verſchiedene andere Gewerbsleute, Hufſchmiede, Wagenſchmiede, Wagner u. ſ. f. ein lebhafter Gütertransport auf den gewöhnlichen Landſtraßen gewährt, in Anſchlag bringt, ſo darf man nicht vergeſſen, daß für die Konſumtion der Fuhrleute und Kutſcher, die raſche Vermehrung der Reiſenden ohne allen Zweifel der Klaſſe der Wirthe einen reichlichen Erſatz gewähren würde und daß, was die Nachfrage nach den Dienſten anderer Gewerbe betrifft, die Unterhaltung der Eiſenbahn und die Anſchaffung und Unterhaltung der Transportmittel ebenfalls eine fortdauernde Nachfrage nach Arbeit hervorruft. Man darf es aber als einen günſtigen Umſtand bezeichnen, daß die Arbeiten, welche zu dieſen Zwecken verlangt werden, zu den kunſtvollern gehören, und eine größere Pünktlichkeit und techniſche Fertigkeit erfordern, als jene, welche der Güterfuhrmann für ſeine Transportmittel begehrt.

Nicht ohne Einfluß wird die Unternehmung auch auf das Gewerbe der Waaren-Spediteurs bleiben. Mit der Uebernahme der Güter zum Transporte auf der Eiſenbahn iſt die Spedition verbunden; nimmt man auch an, daß da, wo Auf- und Abladungen ſtattfinden, viele Güter aufgenommen oder abgeſtoßen werden, welche nicht unmittelbar von dem Eigenthümer der Eiſenbahnverwaltung oder von dieſer dem Bezieher überliefert werden, und daß daher die Vermittlung der Speditionshandlungen fortbeſteht, ſo wird ihnen

doch jedenfalls ein beträchtlicher Theil ihrer Geſchäfte auf der Transportlinie der Eiſenbahn entzogen.

Die zahlreichen Speditionshandlungen zwiſchen dem Neckar und der Basler Gränze empfingen bisher viele Güter, welche innerhalb dieſes Traktus von der Waſſerſtraße auf die Landroute übergingen, oder zur weitern Verſendung auf der Landroute in der gleichen Richtung bei ihnen abgeſtoßen wurden und die ihnen nicht mehr zukommen, wenn die Eiſenbahn dieſe Güter ſchon bei Baſel oder Mannheim und im Falle der Verlängerung der Bahn ſchon bei Mainz oder Frankfurt übernimmt.

Sie könnten in dem ſtärkern Zufluß der Güter von den Seitenſtraßen und in den wachſenden Verſendungen nach dieſen Straßen einen Erſatz finden, wenn die Organiſation des Dienſtes der Verwaltung der Eiſenbahn nicht auch hier die Vermittlung der Spediteurs beſeitigt oder weſentlich einſchränkt.

Daß die Verwaltung der Eiſenbahn eine monopoliſtiſche Stellung behauptet, liegt in der Natur der Sache, die eine Konkurrenz durch Erbauung parallel laufender Bahnen ausſchließt.

Eine andere Frage iſt aber die freie Konkurrenz in der Benutzung der Eiſenbahn gegen ein beſtimmtes Bahngeld. Wir geſtehen, daß wir über dieſen Punkt nicht im Klaren ſind. Ganz klar iſt uns nur, daß von einer ſolchen Freiheit des Gebrauchs der Eiſenbahn, wie ſie auf andern Kommunikationswegen beſteht, nicht die Rede ſeyn kann; da hier alle Transporte nach der Zeit ihres Abgangs und ihrer Geſchwindigkeit auf das genaueſte geregelt ſeyn müſſen, und Einrichtungen erfodern, welche uns mit einer Mitbewerbung einer größern Zahl von Transportübernehmern nicht vereinbarlich ſcheinen. Ja wir müſſen geſtehen, daß wir ſelbſt dann, wenn die Verſendung in einer Hand iſt, wichtige Schwierigkeiten für einen regelmäßigen Dienſt erblicken. Haben ſich ſchon beim Zuſammenfluß großer Gütermaſſen, die ſich ausſchließlich zwei in geringer Entfernung von einander liegende Städte wechſelſeitig zuſenden, ſolche Schwierigkeiten ergeben, ſo ſind ſie noch in weit größerem Umfange für den regelmäßigen Dienſt einer großen Eiſenbahn zu erwarten, die auf jeder ihrer zahlreichen Stationen Güter abſtößt und neue Ladungen aufnimmt.

Wenn man aber bei dieſem Kommunikationsmittel jedenfalls auf den Einfluß jener freien Mitbewerbung verzichten muß, welche bei allen andern Unternehmungen dem Publikum die möglichſt wohlfeilen Preiſe ſichert, ſo können die Vortheile dieſer nützlichen Erfindung dem Verkehre, wie bereits geſagt, durch angemeſſene Beſtimmungen über die Transportpreiſe geſichert und die monopoliſtiſche Stellung der Verwaltung minder bedenklich gemacht werden.

Jene Vortheile ſind aber nicht allein ökonomiſcher Natur; die weſentliche Erleichterung des Reiſens, welche aus der größern Wohlfeilheit und Geſchwindigkeit der Transporte entſpringt, hat einen hohen Werth für die geiſtigen und moraliſchen Intereſſen der Geſellſchaft. Sie geſtattet den ausgedehnteren Ge-

brauch eines wichtigen Bildungsmittels und entſpricht einem Bedürfniß, das der minder Wohlhabende, den ſeine Beſtimmung aus dem Kreiſe ſeiner Verwandten und Freunde entfernt, nicht weniger als der Reiche und Wohlhabende fühlt.

In ihren ökonomiſchen Folgen ſteht die Erleichterung des Perſonen- und Waarentransports in fruchtbarer Wechſelwirkung. Die wachſende Handelsthätigkeit gibt häufigere Veranlaſſungen zu Reiſen und in Folge der häufigen perſönlichen Berührung zwiſchen den Bewohnern verſchiedener Plätze vervielfältigen ſich die Geſchäftsverbindungen.

Weit höher vielleicht, als den Vortheil der Wohlfeilheit, darf man beim Perſonentransport den Vortheil der Geſchwindigkeit anſchlagen. Wenn die Zahl der Reiſenden für die ganze Bahn auch nur 60,000 betrüge, ſo würde, wenn man die Geſchwindigkeit der Bewegung auf den gewöhnlichen Straßen im Mittel (mit Rückſicht auf die Fußreiſenden) zu 1½ Wegſtunde für eine Zeitſtunde und auf der Eiſenbahn zu 7$\frac{3}{16}$ Wegſtunden in einer Zeitſtunde annimmt, ſodann 10 auf der Reiſe zugebrachte Zeitſtunden für einen Tag rechnet, der Transport auf der Eiſenbahn eine Erſparniß von 176,000 Tagen gewähren.

Bei weitem der größte Theil der Reiſenden wird aber die Erſparniß, welche die Abkürzung der Reiſezeit um einen Tag ihm an den Koſten ſeines Unterhalts gewährt, und den Zeitgewinn von einem Tage weit höher als zu 1 fl. 30 kr. — 2 fl. anſchlagen.

Wäre von jener Anzahl Reiſenden auch ⅓ zu rechnen, welche für ihren Transport im Wagen ſelbſt den niedrigen Preis, den die Eiſenbahn verlangt, nicht zahlen würden, wenn ſie nicht den Zeitgewinn in Anſchlag brächten, ſo würde für die übrigen ⅔ der Reiſendenden eine Erſparniß an Transportkoſten von 100 — 133,000 fl. übrig bleiben, in ſo ferne man annimmt, daß der Preis des Perſonentransportes auf der Bahn um ¼ — ⅓ niedriger ſtehen wird als im Durchſchnitt bei den verſchiedenen Mitteln des Transports auf den gewöhnlichen Straßen.

Dürfte man annehmen, daß 300,000 Zentner Güter auf der Bahn transportirt werden, und die Frachtverminderung circa 40 kr. im Durchſchnitt (der Waſſergüter und der Landtransporte) betrage, ſo ergebe ſich hier eine Erſparniß von 200,000 fl.

Der unmittelbare ökonomiſche Effekt der Eiſenbahn würde unter dieſen Vorausſetzungen für das Publikum in dem jährlichen Gewinn eines Werthes von 600,000 fl. beſtehen.

Allein eine beträchtliche Herabſetzung der Frachtkoſten wird in ihren mittelbaren Folgen weit fruchtbarer, als in dem nächſten Ergebniß, welches ſich bei der Vergleichung der Transportkoſten auf der Eiſenbahn mit den Landfrachten und mit den Waſſerfrachten für die Bergfahrt herausſtellt.

Dieſe wohlthätigen Folgen äußern ſich in der größern Handelsthätigkeit, und in der wachſenden Produktion vermöge einer natürlichen Wechſelwirkung.

Hierüber haben wir nicht nöthig uns weiter zu verbreiten, da alles, was wir über die wahrſcheinliche Vermehrung der Transportmaſſen bereits vorgetragen haben, dieſe Seite der Frage zur Genüge beleuchtet.

Nur über den Einfluß der Eiſenbahn auf den Tranſit- und Speditions-Handel auf den öſtlich von Baſel in die Schweiz führenden dieſſeitigen Straßen, und über die Fortſetzung der Eiſenbahn jenſeits des Neckars als nothwendige Bedingung ihrer größern Nützlichkeit für die Intereſſen des Großherzogthums haben wir hier noch einige Worte zu ſagen.

Was die Eiſenbahn von der Kinzigſtraße ableitet, iſt ein Gewinn, den der Verkehr des Rheinthales auf Unkoſten eines andern Landestheils macht. Wir müßten dieſen Einfluß beklagen, wenn nicht zu erwarten wäre, daß jene Route einen reichlichen Erſatz finden werde. Es iſt klar, daß die Kinzigroute in ihrer Konkurrenz mit den Routen von Heilbronn, Stuttgart und Kannſtadt nach dem Bodenſee, nach Schaffhauſen und Zürich eben ſo durch die Eiſenbahn begünſtigt wird, als ſie auf der andern Seite Gefahr läuft, einen Theil ihrer Transporte der Eiſenbahn überlaſſen zu müſſen.

Wenn Güter, welche auf den konkurrirenden württembergiſchen Landſtraßen, um zu ihrer Beſtimmung zu gelangen, einen um 20 — 30 Stunden kürzern Weg, als auf der Eiſenbahn und auf den von ihren Endpunkten auslaufenden Landſtraßen, zurückzulegen haben; ſo kann ſie die Eiſenbahn, wie wir oben gezeigt, gleichwohl ableiten, weil ſie für ihre ganze Länge von 55 $\frac{4}{10}$ Stunden nur nahe die Hälfte der gewöhnlichen Landfracht verlangt, und eine 4 — 5fach größere Geſchwindigkeit des Transports anbietet.

Gleichen Vortheil hat die Eiſenbahn von Mannheim oder Heidelberg nach Baſel in ihrer Konkurrenz mit der Kinzigſtraße aber nicht, weil ſie für die dahin beſtimmten Güter bis Offenburg, oder von Offenburg an, ihre Dienſte anbieten muß.

Dieſe Güter können daher die Eiſenbahn auf die nicht unbedeutende Strecke von 28 Stunden benutzen; und nur die Vergleichung der Transportkoſten und Lieferungszeiten auf der Route von Offenburg durch das Kinzigthal bis zu dem Beſtimmungs- oder Herkunftsorte der Güter, mit den Koſten und Lieferungszeiten auf der Eiſenbahn und auf den von Eimeldingen oder Baſel nach den Beſtimmungsorten oder dem Herkunftsplatze laufenden Landſtraßen, entſcheidet über die Wahl des einen oder andern Weges.

Aus dieſem Sachverhältniß geht hervor, daß wenn die Eiſenbahn der Kinzigſtraße, wie den württembergiſchen Routen viele Güter entziehen wird, welche bisher nach Schaffhauſen, Ludwigshafen und Friedrichshafen entweder vom Rheine und von Frankfurt her zur Verſendung nach weiter entfernten ſüdlichen Gegenden (Italien) oder aus ſolchen Gegenden zur weitern

Verſendung nach Norden gebracht wurden, die Kinzigſtraße dagegen um ſo gewiſſer jene Güter faſt ausſchließlich erhalten dürfte, welche für den eigenen Bedarf der öſtlichen Schweiz beſtimmt ſind, oder von dort nach dem Unterrhein oder nach Frankfurt verſendet werden.

Das Uebergewicht der Kinzigſtraße und ihrer nach Schaffhauſen, Zürich und an den Bodenſee führenden Zweige, würde in ihrer Mitbewerbung mit den württembergiſchen Straßen durch die Verlängerung der Eiſenbahn bis nach Mainz und Frankfurt nicht weſentlich geſchwächt werden. Die über Heilbronn oder Stuttgart nach der Schweiz gehenden Güter werden zwar die Eiſenbahn bis Heidelberg oder Karlsruhe benutzen; da aber die nach der Kinzigſtraße gehenden Güter ebenfalls den Weg zwiſchen dem Main und dem Neckar auf der Eiſenbahn zurücklegten, ſo würde das Konkurrenz-Verhältniß im erſten Falle, wenn nämlich die nach Heilbronn gerichteten Güter ſchon bei Heidelberg den Weg nach Sinsheim einſchlügen, gar nicht, und im letzten Fall, wenn die Güter erſt bei Karlsruhe abgehen, nur in ganz unbedeutendem Maaße alterirt werden, indem in dieſem Falle die längere Benutzung der Eiſenbahn mit einem Umweg beim weitern Landtransport erkauft werden müßte. Einen bedeutenden Einfluß auf dieſes Konkurrenzverhältniß würde dagegen die Anlage einer Zweigbahn von Karlsruhe nach Stuttgart äußern. Was man durch dieſe Anlage für einzelne Routen des Landes an Tranſitgütern verlieren würde, kommt aber wohl nicht in Betracht gegen die Vortheile einer ſolchen Zweigbahn in einer Hauptrichtung des Verkehrs.

Wichtiger noch, als der Tranſit, iſt die Erleichterung der Ausfuhr und Einfuhr, und in dieſer Beziehung liegt ganz vorzüglich die Fortſetzung der Bahn nach Norden im weſentlichen Intereſſe des Großherzogthums.

Wir haben in dem erſten Abſchnitt bereits den Werth dieſer Fortſetzung unter dem Geſichtspunkte des Nutzeffektes der Bahn von Mannheim nach Baſel für die Unternehmer betrachtet. Noch wichtiger erſcheint aber dieſe Frage unter dem Geſichtspunkte der Landesintereſſen.

So wohlthätig eine Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel ſich erweiſen mag, ſo haben wir die innige Ueberzeugung, daß wenn ſie iſolirt bleibt, der größte und ſicherſte Gewinn dem Auslande, und der geringere Nutzen dem Lande zufällt. Wir würden in dieſem Falle faſt verſucht ſeyn, ſie nach ihren überwiegenden Folgen als eine Anſtalt zu bezeichnen, welche hauptſächlich bezweckt, die Reiſenden und fremde Güter ſo ſchnell wie möglich durch das Großherzogthum zu bringen, und den Nutzen der Transporte, der einer zahlreichen Klaſſe von inländiſchen Gewerbsleuten zufiel, in einen größtentheils ausländiſchen Kapitaliſten zufließenden Gewinn zu verwandeln. Nur, wenn die Bahn fortgeſetzt wird, ſind für den allgemeinen Handel und namentlich für die Mitbewerbung des Landtransports mit dem Seetransport erhebliche Reſultate zu erwarten; nur wenn wir wenigſtens nach einer Seite hin, für

unſere Ausfuhr und für unſere Bezüge ähnliche Vortheile zu erhalten hoffen können, wie diejenigen ſind, welche wir der Schweiz und unſern nördlichen Nachbarn in ihrem wechſelſeitigen Verkehre anbieten, wird das Großherzogthum von dem Nutzen, den eine das Land durchziehende Bahn dem Verkehre und allen Intereſſen darbietet, die ſich daran knüpfen, einen angemeſſenen reichlichen Antheil hinwegnehmen.

An eine Fortſetzung der Bahn in ſüdlicher Richtung iſt vor der Hand nicht zu denken. Es kann nur von einer Verlängerung auf dem Basler Gebiet bis zur Stadt Baſel die Rede ſeyn. Hiezu die Hand zu bieten, verlangt das Intereſſe des allgemeinen Verkehrs; allein es verſteht ſich, daß dieß nicht auf eine Weiſe geſchehen kann, wodurch die Eiſenbahngüter von unſerer, dem Laufe des Rheines von Oſten nach Weſten folgenden Landroute abgeleitet würden. An dem Punkte, wo dieſe Straße in die Eiſenbahn einfällt, muß eine Hauptabladſtation beſtehen, und müſſen die hiezu nöthigen Einrichtungen getroffen werden. Dieſer Punkt liegt am Friedlinger Rain.

Auch die Warmbacher Straße wird durch die Eiſenbahn gewinnen, ſo wie alle übrigen in dieſelbe von Oſten her einfallenden Seitenſtraßen. Es wird hiezu nur erfordert, daß die Ladſtationen auf eine dem Bedürfniß des Verkehrs angemeſſene Weiſe beſtimmt werden. In dieſer Hinſicht bieten ſich keine Schwierigkeiten dar, da an den Hauptkreuzungspunkten, namentlich da, wo die Höllenſtraße, die Kinzigſtraße, die von Heilbronn über Bretten und von Stuttgart über Pforzheim, und die von Heilbronn über Sinsheim und von Würzburg und von Wertheim über Mosbach ziehenden Straßen in die Eiſenbahnlinie einfallen, ſich gerade die Städte (Freiburg, Offenburg, Karlsruhe, Heidelberg) befinden, deren Wahl als Hauptſtationen noch durch andere Rückſichten geboten erſcheint.

Der Erleichterung, welche die Eiſenbahn der Bewegung des Verkehrs gewährt, ſteht übrigens auch eine Hemmung der freien Bewegung gegenüber. Die Eiſenbahn ſcheidet das ganze Rheinthal wie eine unüberſteigliche Mauer mit einer Anzahl von Thoren in zwei Theile. Wenn dem Waarenverkehr die Uebergangspunkte genügen, ſo iſt doch nicht zu verkennen, daß eine ſolche Scheidewand für die Bewohner der nächſten Umgebungen mit Unbequemlichkeiten verbunden iſt.

Was nun ſchließlich den Einfluß der Unternehmung auf die Staatsverwaltung betrifft, ſo iſt an ſich klar, daß alle Vortheile, welche die Eiſenbahn der Produktion und dem Handel gewährt, zugleich die Hilfsquellen des Staats vermehren.

Der Verluſt, der die Staatskaſſe durch die Abnahme oder das gänzliche Ausbleiben der Eilwagen-Reiſenden trifft, wird ihr, (im Falle einer Konzeſſionsertheilung) wie billig, vergütet. Der bedeutende Gewinn, welchen die Poſtverwaltung von dieſen Anſtalten zieht, iſt in der That nichts anders, als

eine Steuer, welche von dem Transport von Reiſenden erhoben wird, der in regelmäßigen Fahrten und mittelſt Ablöſung der Beſpannung geſchieht. Die freie Konkurrenz würde die Eilwagentaxe ſicher um $\frac{1}{3}$ reduziren. Da ſie nicht beſteht und jedem Unternehmer des Perſonentransports die Einrichtung regelmäßiger Ablösſtationen nicht geſtattet wird, ſo iſt die Vergütung jenes Verluſtes eine natürliche Folge des beſtehenden Monopols.

Die Zahl der Eilwagen-Reiſenden und die Gewinnſte der Poſtverwaltung ſind zwar im ſteten Steigen begriffen; allein wenn man die Entſchädigungsrente auch nicht ſteigen läßt, ſo wird die Poſtadminiſtration für dieſen entgehenden Gewinn einen Erſatz in der ſteigenden Einnahme auf den Nebenrouten finden, deren wachſende Frequenz als Folge der Eiſenbahnunternehmung zu erwarten iſt.

Die Staatsverwaltung wird noch in mannigfaltigen Beziehungen von der Eiſenbahn Nutzen ziehen.

Indem die Schnelligkeit der Transporte die Diſtanzen dem Effekte nach verkürzt, heilt die Eiſenbahn einen in der Verwaltung fühlbaren Fehler der geographiſchen Lage des Landes, das von der ſüdlichen Grenze des Unterrheinkreiſes bis zur Dreiſam nur einen ſchmalen Streifen bildet.

Eine bedeutende Erſparniß wird aus der Verminderung der Güterfuhren entſpringen, welche die gewöhnlichen Landſtraßen befahren.

Die Koſten der Eiſenbahn ſollen durch den Ertrag der Taxen der Perſonen- und Waarentransporte vergütet werden; die Steuerpflichtigen haben daher zur Erleichterung des Verkehrs, der ſich auf den Eiſenbahnen bewegt, nicht das Mindeſte zu leiſten. Anders verhält es ſich mit den gewöhnlichen Landſtraßen, welche die Regierung baut und unterhält. Die Straßen von Mannheim nach Karlsruhe, von Heidelberg nach Mannheim, von hier nach Baſel und von Raſtatt nach Straßburg haben eine Länge von 83 Stunden. Da man die Baukoſten einer Chauſſée auf circa 30,000 fl. pr. Stunde anſchlagen kann, ſo beträgt der Bauwerth dieſer Straßen circa $2\frac{1}{2}$ Mill. Gulden.

Der Staat hat durch die Aufhebung des Chauſſéegeldes zu Gunſten des Verkehrs auf jede Vergütung für dieſes Kapital, ſo wie für die Koſten des Unterhalts verzichtet.

Seit dem Jahre 1821 betrugen die Koſten der Unterhaltung im Durchſchnitt pr. Stunde 920 fl. (obwohl in dieſer Periode keine Verwendung in Folge außerordentlicher Beſchädigung durch Hochgewäſſer ſtatt fand).

Allein jene Routen, deren Richtung die Eiſenbahn folgt, ſind die frequenteſten des Landes und daher am theuerſten zu unterhalten. Nach einer Durchſchnittsrechnung aus den Verwendungen der drei letzten Jahre haben die bezeichneten Straßenzüge nicht weniger als circa 129,800 fl. gekoſtet, während für eine gleiche Straßenſtrecke nach dem Durchſchnitte der Unterhaltungskoſten (Reparationskoſten und gewöhnliche Neubauten) ſämmtlicher Staatsſtraßen und Brücken nur circa 77,200 fl. erforderlich geweſen wären. Darf man erwarten,

daß wenn die Eiſenbahn den Transport der Handelsgüter übernimmt, nur wenige große Laſtwägen die Landſtraßen befahren, und nur ſtreckenweiſe, (wo die Benutzung der Eiſenbahn zur Vermeidung zweimaliger Umladung nicht eintritt) ein etwas ſtärkerer Theil der bisherigen Transporte der Landſtraße verbleibt, ſo kann man auch darauf zählen, daß ſich die Unterhaltungskoſten bedeutend vermindern werden. Würde der Betrag nur auf den Durchſchnitt der Verwendungen für ſämmtliche Staatsſtraßen herabſinken, ſo wäre eine Erſparniß von jährlich 52,600 fl. gewonnen.

Was nun

§. III. die Nachtheile betrifft, welche, wenn die Erbauung einer Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel unterbleibt, möglicherweiſe für das Großherzogthum entſtehen können, ſo dient zu deren Beleuchtung alles, was wir über die Ableitung der Reiſenden und Waaren von den gewöhnlichen Landſtraßen auf die Eiſenbahn, in den beiden Achſchnitten, vorgetragen haben, welche der Beantwortung der erſten Frage gewidmet ſind.

Es frägt ſich daher nur, ob von irgend einer Seite und von welcher unſere wichtigſte Handelsſtraße durch eine ſolche gefährliche Konkurrenz bedroht ſey?

Bekanntlich iſt bereits eine große Zahl von Projekten zur Sprache gekommen. Darunter befindet ſich allerdings manche, deren Ausführung das Intereſſe des Großherzogthums ſehr nahe berühren würden. Bahnen von beträchtlicher Länge können für uns ſelbſt dann von Wichtigkeit ſeyn, wenn ſie in größerer Entfernung vom Lande errichtet werden. So iſt z. B. kein Zweifel, daß die von Antwerpen nach Köln führende Bahn einen günſtigen und die Realiſirung des Projekts einer Verbindung zwiſchen Paris, Brüſſel und London einen ungünſtigen Einfluß auf die Frequenz der Reiſenden im Rheinthale ausüben könnte.

So iſt auch kein Zweifel, daß eine Eiſenbahn, welche von Havre bis an den Rhein geführt würde, einem beträchtlichen Theil der Seegüter, welche bisher vom Rheine her uns zukamen, eine andere Richtung geben könnte. Ueberhaupt aber würde keine beträchtliche Bahn, welche von Süden nach Norden, oder in einer dieſem Zuge annähernden Richtung laufend, auch in größerer Entfernung vom Rheinthale entſtehen können, ohne daß der Verkehr des Großherzogthums mehr oder weniger davon affizirt würde; iſt ja ſelbſt die Einrichtung einer regelmäßigen Dampfſchifffahrt zwiſchen Havre, Hamburg und Lübeck in ihren entfernten Folgen in der Verminderung des Tranſits von Straßburg nach Frankfurt fühlbar geworden.

Daß insbeſondere eine von Norden durch Mitteldeutſchland nach Lindau führende Eiſenbahn eine Verminderung der Frequenz der Transporte auf unſern Routen bewirken würde, darf man mit höchſter Wahrſcheinlichkeit annehmen.

Zu einer nähern Beleuchtung des Einfluſſes aller auf entferntere Gegenden ſich beziehenden Projekte fehlen uns aber die nöthigen Notizen, ſo wie zur Beleuchtung der größern oder geringern Wahrſcheinlichkeit der Ausführung die

nöthige Terrainkenntniß. Ob dem Großherzogthum nicht von größerer Ferne her in der angegebenen Beziehung irgend eine bedeutende Gefahr drohe, vermögen wir daher auf keine Weiſe gründlich zu beurtheilen.

Zunächſt drängt ſich aber die Frage auf, ob nicht die Anlegung einer Eiſenbahn auf dem linken Rheinufer oder in unſerm öſtlichen Nachbarſtaate zu erwarten ſey, wenn wir nicht zuvorkommen?

Es möchte nun zwar ſcheinen, daß, wenn auf der einen oder andern Seite die Umſtände für eine ſolche Unternehmung günſtiger wären, als im Großherzogthum, durch ein Zuvorkommen nichts gewonnen wäre, da in dem nemlichen Augenblick, da hier die Anlegung beſchloſſen würde, ein gleicher Beſchluß dort gefaßt werden könnte, und in dieſem Falle die Unternehmung da unterbleiben müßte, wo ſie weniger Nutzen verſpräche.

Die Sache verhält ſich indeſſen nicht ganz auf dieſe Weiſe. Man weiß, daß bedeutende Kapitalien für eine ſolche Unternehmung disponibel ſind, und es iſt daher zu erwarten, daß, wenn ſie hier die gewünſchte Anlage nicht finden, ſie zu gleichem Zweck dort angeboten werden. Iſt aber einmal eine Konzeſſion ertheilt, und die Verpflichtung übernommen, ſo würden ſchwerlich ſich neue Unternehmer auf einer andern Seite finden.

Darnach möchte kein Zweifel ſeyn, daß die Intereſſen des Großherzogthums gebieten würden, unſern Nachbarländern zuvorzukommen, wenn man annehmen dürfte, daß die hier zurückgewieſenen Kapitalien dort die geſuchte Verwendung erhalten können.

Daß dieß in Württemberg geſchehe iſt nach der allgemeinen Kenntniß der Beſchaffenheit des Landes nicht wahrſcheinlich.

Jenſeits Rheins bietet das Terrain dagegen (vielleicht eine Stelle im untern Elſaß und die Gegend von Oppenheim abgerechnet) keine Schwierigkeiten dar. Schon hat die Spekulation ihren Blick dahin geworfen, und ſelbſt die Führung der Bahn auf der linken Rheinſeite als minder koſtſpielig geſchildert. Wir halten die auf die Koſten bezüglichen Umſtände im Durchſchnitte für ohngefähr gleich vortheilhaft. Die angeordnete techniſche Unterſuchung hat dargethan, daß die Schwierigkeiten, welchen man zwiſchen Baſel und Schliengen begegnet, mit geringen Koſten zu überwinden ſind, und wenn wir einige Brücken mehr zu bauen haben, ſo ſtehen die Preiſe der Ländereien und der Materialien, ſo wie die Arbeitslöhne jenſeits höher als dieſſeits.

Allein wären auf der linken Rheinſeite alle Umſtände, von welchen die Baukoſten abhängen, auch weit günſtiger, ſo erhebt ſich dort eine Schwierigkeit anderer Art.

Eine blos das Elſaß durchlaufende Eiſenbahn kann wohl die Koſten nicht lohnen.

An der Lauter befindet ſich kein Platz von merkantiliſcher Bedeutung, deſſen Verbindung mit Straßburg durch eine ſolche Einrichtung ſich fruchtbar erweiſen

könnte. Ob die Verbindungen zwiſchen Baſel und Straßburg lebhaft genug ſind, um einer Eiſenbahn hinlängliche Nahrung zu geben, wiſſen wir nicht, bezweifeln dieß jedoch. So viel iſt aber gewiß, daß das Daſeyn einer ſolchen kürzern Bahn zu keiner Zeit der Ausführung des Projektes einer gleichen Verbindung zwiſchen Frankfurt und Baſel im Weg ſtünde, und daß, wenn es zu dieſer Ausführung käme, jene früher entſtandene kürzere Bahn entwerthet würde.

Schwerlich dürfte daher im Elſaß eine dem Laufe des Rheines folgende Eiſenbahn ernſtlich zur Sprache kommen, wenn ſie nicht die doppelten Mauthſchranken bei der Lauter überſchreiten und bis zu irgend einem bedeutenden merkantiliſchen Punkte rheinabwärts geführt werden kann. Daß dieß nun geſchehe, iſt möglich, aber nicht wahrſcheinlich.

Jeder der nur einigermaßen die Handelsverbindungen von Mainz und Frankfurt kennt, weiß auch, daß dieſen beiden Plätzen eine jenſeitige Bahn bei weitem nicht die Dienſte leiſten wird und kann, welche eine auf dem rechten Rheinufer laufende Bahn ihnen darbietet.

Bei weitem der größte Theil der Güter, welche dieſe Plätze nach dem Süden verſenden, ſind für das ſüdweſtliche Deutſchland und die öſtliche Schweiz beſtimmt.

Bekanntlich verhindert die franzöſiſche Geſetzgebung die weſtlichen Departements, ihre Bedürfniſſe an Kolonialwaaren, einem Hauptbeſtandtheile des Transports, von ihrem natürlichen Markte her aus Holland zu beziehen.

Nie würde daher eine jenſeitige Bahn die Frequenz erhalten können, welche eine auf der rechten Rheinſeite laufende zu erwarten hat. Alle für das ſüdliche Deutſchland beſtimmten Güter müßten, wenn ſie auf die jenſeitige Eiſenbahn gebracht werden wollten, eine vierfache mauthamtliche Behandlung durchlaufen, während ſie dieſſeits ganz frei zirkuliren. Während dieſſeits eine große Zahl von Seitenſtraßen überall den Abgang der Güter von der Eiſenbahn nach ihrer öſtlichen Beſtimmung auf dem kürzeſten Wege geſtattete, würden die, für das Großherzogthum und ſeine deutſchen Nachbarländer beſtimmten Güter von der jenſeitigen Eiſenbahn aus nur auf wenigen, weit von einander entfernten Punkten (Zollämtern) den Rhein überſchreiten können.

Sind aber die Handelsverbindungen zwiſchen Mainz und Frankfurt und dem dieſſeits gelegenen Marktgebiete bis Baſel weit inniger und vielfältiger, als mit dem Elſaß, ſo iſt auch in natürlicher Wechſelwirkung der Perſonenverkehr dort häufiger.

Ueberdieß iſt die größere Zahl der bedeutendern Städte, die zwiſchen dem Maine und Straßburg auf der rechten Rheinſeite gelegen ſind, der Frequenz des Perſonentransports auf dieſer Seite weit günſtiger.

Wenn wir es nicht für ſehr wahrſcheinlich halten, daß eine jenſeitige Eiſenbahn unter ſolchen Umſtänden beſonnene Unternehmer finden werde, ſo möchten wir noch mehr, nicht nur an der Bereitwilligkeit der franzöſiſchen

Regierung, eine ſolche Unternehmung zu befördern, ſondern auch an der Geneigtheit der Großherzogl. Heſſiſchen Regierung zweifeln, einer jenſeitigen Bahn den Vorzug zu geben.

Die Handelspolitik Frankreichs verlangt keine Anſtalten zur Erleichterung des Transports der Güter, welche rheinaufwärts aus den holländiſchen Seehäfen kommen, mit welchen ſeine eigenen Seehäfen in Mitbewerbung ſtehen.

Was aber das Großherzogthum Heſſen betrifft, ſo kann es ſelbſt dem Intereſſe von Mainz nicht zuſagen, mit ſeinem zu ⅘ auf dem rechten Rheinufer gelegenen Markte, ſtatt durch eine von der Rheinbrücke bei Kaſſel ausgehende Bahn, durch eine auf der linken Seite des Rheins laufende Eiſenbahn verbunden zu werden.

Auch iſt nicht zu erwarten, daß man die Hauptſtadt des Landes bei Seite liegen laſſe. Will aber Heſſen keine jenſeitige Bahn, ſo würde ein Unternehmen, das die rheinheſſiſche Gränze nicht erreichte, noch weniger einen günſtigen Erfolg verſprechen.

Wir übergehen noch Betrachtungen anderer Art, welche ganz nahe liegen, da das Geſagte genügt, um einzuſehen, daß die Errichtung einer jenſeitigen Bahn nicht wohl zu erwarten iſt.

Indeſſen gibt es keine ſichere Bürgſchaft gegen eine ſolche Gefahr.

Ueberhaupt müſſen wir auch hier am Schluſſe unſerer Betrachtungen über die drei Fragen, von welchen die Entſcheidung über die Räthlichkeit, Nützlichkeit oder Nothwendigkeit der Unternehmung weſentlich abhängt, wiederholen, daß es unendlich ſchwer iſt, auch nur mit einiger Wahrſcheinlichkeit vorher zu beſtimmen, was die nähere oder entferntere Zukunft bringen wird.

Man befindet ſich auf einem Felde, das erſt angebaut werden ſoll, und auf welchem einzelne, für den Anbau ungemein günſtige Lokalitäten eine reichliche Ernte gegeben haben.

Man kennt auch die Reſultate einzelner mißlungener Unternehmungen, deren Kühnheit die Unternehmer mit dem Verluſt ihrer Kapitale bezahlten.

Ueber Eiſenbahnen, welche, wie die im Großherzogthum zur Sprache gekommene, und wie verſchiedene anderwärts bereits beſchloſſenen oder projektirten Bahnen, auf weite Entfernungen dem Perſonen- und Waarenverkehre dienen ſollen, ſind aber noch gar keine zuverläßige Erfahrungen geboten.

Schon haben indeſſen kühne Hoffnungen den Eiſenbahnen dieſer Art, ihre Beſtimmung, als mächtiger Hebel des Welthandels zu wirken, angewieſen.

Es iſt möglich, daß ſie dieſe Beſtimmung erfüllen; es iſt möglich, daß die Vortheile, die ſie dem Verkehr anbieten, allmählig in ſolchem Maaße wachſen, daß ihre Erwägung das allgemeine Streben nach einer größern Freiheit des Handels verſtärkt und die Bedenklichkeiten und den Widerſtand ſchwächt, welche der Abſchaffung der Prohibitionen und der Ermäßigung der Tarife ſich entgegenſtellen, und daß in dem Zuſtande der errungenen größern allgemeinen Handels-

freiheit der große Güterverkehr für Eiſenbahnen, die ſich auf Diſtanzen von hunderten von Stunden ausdehnen, hinlängliche Nahrung darbietet.

Vielleicht kommt eine ſolche Zeit, wo der Dampfwagen in ſeiner wachſenden Kraft die hemmenden Schranken eines freien Güterumlaufes durchbricht, und über ihre Trümmer rollend die Manen Huskiſſons verſöhnt.

Wenn wir aber die Erfüllung ſolcher, auf die entfernteſten Folgen gerichteten Erwartungen in der That für möglich und große Erfolge ſelbſt in nicht ſehr ferner Zukunft für wahrſcheinlich halten, ſo erheben ſich doch auch Bedenklichkeiten und Zweifel, über welche nur die Erfahrung belehren kann.

Wir glauben nun in unſerer Darſtellung eben ſo dem Einfluß des Reizes widerſtanden zu haben, den die Betrachtung einer großartigen Unternehmung leicht zum Nachtheil einer beſonnenern Würdigung der Verhältniſſe ausübt, als uns von jenen Vorurtheilen frei gehalten zu haben, die ſich eben ſo leicht allem Neuen und durch die Erfahrung noch nicht Beſtätigten entgegenſtellen.

Wir erkennen an, daß für eine Eiſenbahn, welche auf große Entfernungen hin dem Perſonen- und Waarentransport dienen ſoll, nicht leicht ein günſtigerer Boden als das Rheinthal gefunden werden kann, und zweifeln nicht, daß wenn das Syſtem der Eiſenbahnen im Großen ſich bewährt, die Zeit kommen wird, wo auch das Großherzogthum Nutzen davon ziehen kann.

Gegenſtand des Zweifels iſt aber nicht nur die Frage, ob ein ſolches Syſtem in der That ſich bewähren wird, ſondern wenn man dieſe Frage auch bejaht, zugleich die weitere Frage, ob das Land zu einer ſo großartigen Unternehmung jetzt ſchon reif ſey.

Das ſüdliche Deutſchland iſt in ſeiner induſtriellen und kommerziellen Entwickelung noch weit gegen manche andere Länder zurück; die Bedingungen einer raſchern Entwickelung ſind ſeit der Gründung des großen deutſchen Handelsvereines vorhanden; die wohlthätigen Folgen dieſes erfreulichen Ereigniſſes beginnen bereits in den Fortſchritten unſerer Induſtrie fühlbar zu werden; aber die großen Reſultate, die man von der Herſtellung des freien Verkehrs auf dem weitausgedehnten Vereinsgebiete erwarten darf, können nur allmählig in einer größern Reihe von Jahren zur Erſcheinung kommen.

Wir haben die Bedenken, welche ſich aus der Betrachtung des dermaligen Zuſtandes des Verkehrs in Beziehung auf eine das Großherzogthum durchlaufende Eiſenbahn ergeben, nicht verhehlt, und in dem natürlichen Gange der Dinge ſcheint es uns zu liegen, daß die Strecken, welche alle Kennzeichen einer größern Fruchtbarkeit haben, zuerſt angebaut werden, und aus dem Kleinen ſich allmählig das Große entwickele.

Reelle Anerbietungen, welche aber jetzt ſchon weſentliche Vortheile verſprechen, könnte man nur zurückweiſen, wenn ſich klar darthun ließe, daß ihr Mißlingen nicht fehlen könne.

Die Umſtände ſind von der Art, daß für die Hoffnungen auf glänzende Reſultate und für Befürchtungen ſich gleich reichhaltiger Stoff darbietet.

Wir dürfen daher

§. IV. die vierte Frage, über die Art und Weiſe des Vollzugs, wenn die Herſtellung einer Eiſenbahn beſchloſſen würde, nicht unbeantwortet laſſen.

Leiſtet die Eiſenbahn, was ſie verſpricht, ſo iſt ihr Beſitz von ſolcher Wichtigkeit, daß mit Recht

A, zunächſt die Frage geſtellt wird, ob der Staat ſich nicht zum alleinigen Herrn dieſes wichtigen Kommunikationsmittels machen, auf eigene Koſten den Bau unternehmen ſoll.

Wir glauben dieſe Frage bejahen zu müſſen.

Die Unſicherheit des Erfolges könnte von der Unternehmung zwar abmahnen; allein bei der Unmöglichkeit einer ſichern Berechnung ihrer Folgen lauft der Staat auf der andern Seite Gefahr, durch die Ertheilung einer Konzeſſion an eine Privatgeſellſchaft, die Geſammtheit eines großen Theils der Vortheile zu berauben, welche in dem Falle gewonnen wären, daß das Unternehmen nebſt den gewöhnlichen Zinſen des verwendeten Kapitals und den jährlichen Koſten einen reichlichen Ueberſchuß gewähren würde.

Iſt es aber noch weit bedenklicher, wegen ſolcher Ungewißheit dem Publikum auch jene, vielleicht weit minder bedeutenden, jedoch ſichern Vortheile vorzuenthalten, welche ihm durch die Ertheilung einer Konzeſſion an eine Privat-Geſellſchaft verſchafft werden können, und hat der Staat daher, wenn die Anerbietungen großer Kapitaliſten, den Bau zu unternehmen, einen entſcheidenden Entſchluß verlangen, zwiſchen der Ertheilung einer ſolchen Konzeſſion und der Unternehmung auf eigene Rechnung zu wählen; ſo kann ihn wenigſtens von der Uebernahme des Baues auf eigene Rechnung die damit verbundene Wagniß nicht abhalten, da in beiden Fällen die Gefahr eines Verluſtes der That nach die gleiche bleibt.

Laſſen ſich öffentliche Unterehmungen, von welchen nicht mit vollkommener Sicherheit nachgewieſen werden kann, daß ſie unmittelbar ihren Aufwand lohnen, in irgend einem Zweige rechtfertigen, ſo iſt dies bei allen jenen der Fall, welche die Erleichterung des Verkehrs bezwecken.

Kaum für zweifelhaft kann man es halten, daß wenn der Staat bei der Verwaltung der Eiſenbahn ein Opfer bringen wollte, er in den mittelbaren Folgen, die ſich an die Erleichterung und die größere Lebhaftigkeit des Verkehrs knüpfen, leicht eine reichliche Vergütung finden wird. Er hätte aber bei der Unternehmung dieſe mittelbaren Wirkungen mit in Anſchlag zu bringen, wenn er den Grundſätzen getreu bleiben will, die er bei allen andern gemeinnützigen Unternehmungen befolgt, und wornach er namentlich die Landſtraßen baut und unterhält, ohne für deren Gebrauch eine Vergütung zu verlangen.

Er bringt auf ſolche Weiſe dem Verkehre auf der Rhein- und Bergſtraße einen jährlichen Aufwand zum Opfer, deſſen Kapital mit dem Bauwerth der Straßen auf nahe 6 Millionen Gulden ſich beläuft. Alle Rückſichten, welche den Staat beſtimmen konnten, an die Stelle der alten Landwege Kunſtſtraßen zu ſetzen, ſprechen auch für die Herſtellung der Eiſenbahnen — die größere Schnelligkeit und in allen Fällen auch, wenn man von den urſprünglichen Anlagskoſten abſtrahirt, die größere Wohlfeilheit des eigentlichen Transports. Sind die Anlagskoſten ungleich bedeutender, ſo ſind auch dieſe beiden Vortheile weit beträchtlicher. Wie viele Straßen wurden aber nicht gebaut, deren jährliche Unterhaltungskoſten nebſt den Zinſen des Baukapitals durch eine Auflage auf die Transporte in der erſten Zeit des Gebrauchs niemals hätte vergütet werden können, während der Aufwand durch eine allmählige kommerzielle Entwickelung ſich reichlich lohnte.

Die Gefahr, welche der Staat durch den Bau einer Eiſenbahn auf eigene Rechnung übernehmen würde, iſt bei einem angemeſſenen Verfahren übrigens nicht groß und man kann zu dieſem Zwecke ein Hilfsmittel benutzen, deſſen Gebrauch zwar durchaus in keinem nothwendigen Zuſammenhange mit dieſer Unternehmung ſteht, aber in Beziehung auf dieſelbe ſchon auf eine Weiſe in Anregung gebracht wurde, die nach unſerer Anſicht alle Beachtung verdient.

Die Gefahr iſt nicht groß, wenn man ſich zunächſt darauf beſchränkt, die Bahn auf der Strecke herzuſtellen, wo nach allen Rückſichten, nach der Beſchaffenheit des Terrains, nach der Zahl und Größe der Städte und nach der beſtehenden Frequenz der Transporte die Umſtände am günſtigſten erſcheinen.

Es iſt kein Zweifel, daß wenn man nach dieſen Rückſichten wählt, die Wahl zunächſt nur auf jene Theile der projektirten Linien fallen kann, welche Mannheim und Heidelberg, ſo wie dieſe beiden Städte mit Karlsruhe verbinden.

Iſt dieſe Verbindung hergeſtellt, ſo wird die Erfahrung bald lehren, was weiter mit der Wahrſcheinlichkeit eines günſtigen Erfolges geſchehen kann oder das Intereſſe des Landes zu thun gebietet.

Auf ſolche Weiſe behält es die Regierung in ihrer Hand, nach den Umſtänden die Bahn ſpäter oder ſogleich weiter bis Baden, bis Offenburg und Straßburg, und ſodann bis Freiburg*) oder bis Baſel zu führen, und früher oder ſpäter wegen der Verlängerung der Bahn rheinabwärts das Erforderliche einzuleiten. Von einer Verzweigung nach Stuttgart kann leicht begreiflich nicht früher die Rede ſeyn, als bis die Bahn bis Baſel wirklich gebaut iſt.

Die Koſten des Baues für die Verbindung von Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg werden etwa den vierten Theil des für die ganze Bahn berechneten Betrages erreichen. Die Gefahr eines Verluſtes wird aber vermindert, wenn

*) Nach den Reſultaten der ſeither fortgeſetzten techniſchen Unterſuchungen kann die Eiſenbahn mit einem verhältnißmäßig unbedeutenden Koſtenaufwand bis an die Stadt oder dicht vorbei geführt werden.

man ſich vorläufig auf die Vollendung nur des einen Schienenweges der projektirten Doppelbahn beſchränkt und die Herſtellung des Schienenlagers und des Eiſengeſtänges des andern Weges ſo lange verſchiebt, bis die zunehmende Frequenz den Ausbau verlangt. Bei dieſem Verfahren gewinnt man ſchneller einen Ertrag und belehrt ſich früher über den wahrſcheinlichen Erfolg der ganzen Unternehmung.

Das Hilfsmittel, das zur Deckung eines namhaften Theils der Baukoſten benützt werden könnte, beſteht in der Ausgabe von Kaſſenſcheinen, welche als Zahlungsmittel von ſämmtlichen großherzoglichen Kaſſen angenommen werden müßten, im allgemeinen Verkehre aber ohne Zwang umlaufen würden.

Es iſt wohl gänzlich überflüſſig, hier in eine Erörterung darüber einzugehen, daß die Beiſpiele des Mißbrauchs in der Ausgabe von unverzinslichen Papieren, welche der Zirkulation zu dienen beſtimmt ſind, von einem in angemeſſenen Schranken gehaltenen rechten Gebrauche dieſes Hülfsmittels, wo die Bedingungen dazu vorhanden ſind, nicht abhalten ſollen. Er iſt nicht nur ganz unbedenklich ſondern wahrhaft nützlich, in ſo weit er einem vorhandenen Bedürfniß entſpricht. Er entſpricht aber dem Bedürfniß der Bequemlichkeit ſowohl bei der Aufbewahrung, als bei der Verſendung von Werthen. Daß man ſolches Bedürfniß auch bei uns fühlt, darf aus dem Umlauf beträchtlicher Summen fremder Scheine in unſerm Lande geſchloſſen werden.

Wir bezweifeln nicht, daß die Emiſſion unter Zuſtimmung der Kammern auf 2—2½ Millionen ausgedehnt werden könnte, ohne alle Gefahr, daß die Scheine von der Zirkulation ausgeſtoßen würden. Um ſie darin feſtzuhalten, bedürfte es zwar keiner weitern Garantie, indeſſen könnte als beſondere Sicherheit der Ertrag der Eiſenbahn angewieſen werden.

Die Reſultate der Eiſenbahnverwaltung müßten nun ungemein nachtheilig ausfallen, wenn das auf die Bahn zwiſchen den genannten drei Städten und auf die Fortſetzung bis Straßburg verwendete Kapital nicht circa 2½ pCt. einbrächte, oder, wenn man die durch die Ausgabe von Kaſſenſcheinen gewonnenen 2—2½ Mill. Gulden in Abzug bringt, der Reſt des Baukapitals durch den Ertrag der Eiſenbahn nicht wenigſtens zu 3½ pCt. verzinst würde. Um dieſen Preis kann ſich aber der Staat die erforderlichen Fonds zum Bau und zu den erſten Einrichtungen verſchaffen. Häufen ſich Ueberſchüſſe in der Staatskaſſe die hiezu verwendet werden können, ſo iſt dies noch beſſer.

Uns ſcheint, daß gegen die Unternehmung auf Rechnung des Staates ſich jene Gründe nicht geltend machen laſſen, womit man ſonſt die Mitbewerbung der öffentlichen Verwaltung mit der Privatinduſtrie ſiegreich bekämpft.

Hier handelt es ſich von einer Anſtalt, welche von einem einzelnen Unternehmer nicht geleitet werden kann, und deren Verwaltung einen weſentlichen Einfluß auf die wichtigſten Intereſſen des Landes hat und durch keine freie Mitbewerbung anderer gleicher Anſtalten in Schranken gehalten wird.

Eine Geſellſchaft von Unternehmern bedarf des gleichen Gerüſtes einer verwickelten Verwaltung wie der Staat; und wenn nicht geläugnet werden mag, daß der Einzelne ſeine eigenen Angelegenheiten in der Regel beſſer verwaltet, als wer fremder Geſchäftsführung vertrauen muß, ſo iſt es nicht weniger wahr, daß große Geſellſchaften, welche die Beſorgung ihrer Intereſſen zahlreichen Agenten überlaſſen müſſen, in gleicher Lage ſich befinden und nicht im mindeſten beſſer adminiſtriren, wie der Staat.

Nun beſitzen wir bereits eine öffentliche Verwaltung, deren Stoff die nächſte Verwandtſchaft mit dem Betriebe des Perſonen- und Waarentransports auf einer Eiſenbahn hat, und von der man weiß, daß ſie gut verwaltet — wir meinen die Poſtadminiſtration. Sie bedarf nur einer Vermehrung des Hilfsperſonals und iſt deshalb in der Lage wohlfeiler zu adminiſtriren, als eine Geſellſchaft, welche eine eigene Eiſenbahn-Verwaltung organiſiren müßte.

Wir beſitzen auch bereits eine techniſche Verwaltung, welche alles, was ſich auf den Unterhalt der Bahn bezieht, beſorgen oder beaufſichtigen könnte.

Die Intereſſen des Landes, welche die Unternehmung berührt, ſind zu wichtig und können unter den gegebenen Umſtänden zu leicht verletzt werden, als daß die Sache nicht wenigſtens eines Verſuches werth wäre.

Es ſind jedenfalls, wie wir in den frühern Abſchnitten dieſes Berichts nachgewieſen haben, von dem Vollzuge der Unternehmung, gleich viel ob ſie der Staat ſelbſt macht oder an eine Aktiengeſellſchaft überläßt, bedeutende Vortheile für das Land und ſeinen Verkehr zu erwarten, da bis zu einem gewiſſen Punkte die Herabſetzung der Transportpreiſe im eigenen pekuniären Intereſſe der Eiſenbahn-Verwaltung liegt. Allein eine bedeutende Schwierigkeit bietet die Frage über die Beſtimmung der Transportpreiſe dar. Sowohl das Intereſſe des Verkehrs und der Produktion, als das pekuniäre Intereſſe der Eiſenbahn-Verwaltung erfordern eine Abſtufung des Tarifs. Soll dieſe im Voraus entworfen oder nur ein Maximum beſtimmt werden? Geſchieht das erſte, ſo läuft man Gefahr Beſtimmungen zu treffen, die ſchon bei der erſten Anwendung ſich als unzweckmäßig erweiſen. Hätte man aber zufällig das für die nächſte Zeit paſſende Maaß auch getroffen, ſo würde der ſtete Wechſel der Konkurrenz-Verhältniſſe und der Konjunkturen aller Art bald dieſe bald jene Aenderung verlangen.

Die Schwierigkeit eines Verſtändniſſes zwiſchen der Regierung und der Eiſenbahngeſellſchaft über derartige Fragen iſt leicht einzuſehen. Beſtimmt man um dieſen Schwierigkeiten auszuweichen, ein Maximum, ſo muß daſſelbe hoch geſetzt werden.

Die Befugniß der freien Beſtimmung der Preiſe würde aber der Geſellſchaft eine Macht verleihen, deren Zugeſtändniß in hohem Grade bedenklich erſchiene.

Auch in dieſer Beziehung ſind die Verhältniſſe einer nur die Verbindung zwiſchen zwei nahe gelegenen Städten bezweckenden Eiſenbahn und einer ſolchen

weſentlich verſchieden, welche auf große Strecken dem Verkehre geöffnet wird, und deren Verwaltung die mannigfaltigſten Verbindungen zwiſchen nahen und entfernten Gegenden beherrſcht.

Mit Recht darf man behaupten, daß in dieſer Beziehung keine bis jetzt beſtehende oder begonnene Eiſenbahn mit der bei uns in Frage ſtehenden zu vergleichen iſt, mit Ausnahme der belgiſchen, welche aber nicht, wie die vereinzelten Bahnen in andern Ländern, der Privatunternehmung überlaſſen wurden, ſondern auf Koſten des Staats gebaut werden.

Es handelt ſich um unſere größte und wichtigſte Handelsſtraße, von welcher alle andern, wie Aeſte und Zweige eines Hauptſtammes, auslaufen. Der Handel und die Produktion des ganzen Landes ſind hier betheiligt. Ihr Intereſſe verlangt, daß die Regierung die Macht behalte, nach Zeit und Umſtänden ganz frei zu verfügen.

Eiſenbahnen, welche das Bedürfniß einzelner Lokalitäten oder Städte befriedigen und für die Geſammtheit von untergeordneter Bedeutung ſind, mag der Staat der Privatinduſtrie überlaſſen; aber wenn es irgend eine öffentliche Anſtalt gibt, zu deren Gründung auf eigene Koſten und zu deren Verwaltung der Staat berufen iſt, ſo iſt es eine ſolche, bei welcher das ganze Land auf faſt gleiche Weiſe betheiligt erſcheint und die ihrer Natur nach in den Dienſten, die ſie zu leiſten hat, jede freie Mitbewerbung ausſchließt.

Es iſt an ſich klar, daß die Ueberlaſſung des Baues und der Verwaltung einer Eiſenbahn an eine Privatgeſellſchaft mit gewöhnlichen geſellſchaftlichen Unternehmungen im Gebiete der Produktion z. B. im Bergbau gar nicht zu vergleichen iſt; ſelbſt eine Vergleichung mit Kanälen iſt nicht paſſend, da auf dieſen Kommunikationswegen, die einem Theile des Güterverkehrs dienen, jedem Schiffer gegen eine den Koſten des Baues und der Unterhaltung entſprechende Abgabe die Fahrt frei ſteht.

Hauptſächlich iſt noch zu bedenken, daß die Leiſtungen großer Eiſenbahnlinien für den Verkehr, die Bedeutung und der Umfang, den dieſes Verbindungsmittel zu erhalten beſtimmt iſt, noch ſo ſehr im Dunkeln liegen, daß, wenn für eine von Mannheim bis Baſel laufende Eiſenbahn eine Konzeſſion ertheilt wird, man ganz und gar nicht weiß, was man veräuſſert hat.

Es iſt möglich, daß die erſten Verſuche den Dampfwagen zu Transporten auf größere Diſtanzen zu benutzen, nicht glänzend ausfallen und man auf die Ausführung großer Eiſenbahnſyſteme gänzlich verzichten muß, oder ſie einer fernen Zukunft vorbehalten bleibt. Wie aber, wenn eine Reihe von einzelnen Unternehmungen in gleicher Richtung glückliche Reſultate erhalten, welche zur ſchleunigen Herſtellung eines ununterbrochenen Zuges ſelbſt dann einladen, wenn man dieſem Zwecke ſtellenweiſe große Opfer bringen müßte? Wenn man in wenigen Jahren einige von den im nordöſtlichen Deutſchland projektirten Bahnen ausgeführt ſähe, die Verbindung Frankfurts mit dem Norden in nahe

Ausſicht geſtellt wäre und in der Schweiz eine Linie gefunden würde, von deren ſüdlichem Ausgangspunkt man nur den ſchmalſten Theil des Alpenrückens zu überſteigen hätte, um in den Ebenen der Lombardei einer neuen Linie zu begegnen? Was hätte man dann durch eine Konzeſſion aus der Hand gegeben?

Wenn der Staat ſich vorläufig auf den Bau jener Theile der Bahnlinie beſchränkt, welche Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe verbinden, ſo geht für den großen Zweck nicht das Mindeſte verloren; nicht den geringſten Zeitverluſt hätte der eifrigſte Freund der Eiſenbahnen zu beklagen, da man jedenfalls nicht gleichzeitig überall den Bau beginnen kann, ohne für längere Zeit die Zinſen der Voranlage zu verlieren. Schon die bezeichnete Strecke erfordert eine ſolche Quantität Eiſen, daß man zur Effektuirung der hiezu erforderlichen Beſtellungen geraume Zeit zugeſtehen muß, wenn man nicht enorme Preiſe bezahlen will.

In wenigen Jahren wird man aber klarer ſehen, welche Entwickelung die Eiſenbahnen nehmen, und mittlerweile laſſen ſich alle Vorbereitungen zur Fortſetzung der Arbeiten treffen.

Iſt es weniger großartig mit einem ſolchen Verſuche zu beginnen, ſo ſcheint dieſer Weg doch den Forderungen der Klugheit mehr zu entſprechen.

Mißlingt der Verſuch, ſo iſt der Verluſt jedenfalls nicht bedeutend und die Geſammtheit, zu deren Vortheil er gemacht wurde, kann ihn leichter tragen, als die Einzelnen, die ſich im Augenblicke der Enttäuſchung im Beſitze der Aktien befinden.

Glückt dagegen der Verſuch und gehen überhaupt die Erwartungen, die man von der Leiſtung der Eiſenbahnen hegt, in Erfüllung, ſo würde die Regierung höchſt wahrſcheinlich ſehr zu beklagen haben, daß ſie ſich einer Anſtalt entäuſſerte, deren Verwaltung einen weſentlichen Einfluß auf die wichtigſten Intereſſen der Staatsangehörigen ausübt.

Ja es iſt, wenn der Staat den Bau unternimmt, weit eher ein günſtiger Erfolg für das Land zu erwarten. Würde man, nachdem eine Geſellſchaft die Bahn bis Straßburg geführt, und ſie ſich überzeugt hätte, daß der Ertrag auf dieſer Strecke ſchwerlich mehr als 3½ pCt. abwerfen werde, die Geſellſchaft zwingen, den Bau auf der obern Strecke zu vollenden? Würde man ſie hiezu zwingen, wenn die kleinen und großen Aktionäre vorſtellten, daß dort der Bau koſtbarer und die Frequenz nicht halb ſo bedeutend ſey, als auf der Rhein- und Bergſtraße unterhalb der Kinzig? Gewiß nicht! Man wird ſie nicht ruiniren wollen. Hat aber der Staat die Bahn bis Straßburg geführt und trägt ſie ihm 3½ pCt. des verwendeten Kapitals (einſchließlich der Kaſſenſcheine), ſo kann er auf die Gefahr hin, daß die Strecke von der Kinzig bis Freiburg auch nur 1½—2 pCt. des zu verwendenden Kapitals trage, bis zu jener Stadt unbedenklich den Bau fortſetzen, ohne Belaſtung der Staatskaſſe mit neuen Ausgaben, da die Kaſſenſcheine und das Kapital der Bahnrente den ganzen Auf-

wand decken würden. Dann wäre wenigſtens die Hauptſtadt des Oberlandes mit dem Unterlande verbunden und könnte dem Bodenſee die vollſtändige Benutzung der Eiſenbahn von Mannheim oder vielleicht von Mainz und Frankfurt bis Freiburg in dem Verkehre mit dem Norden durch eine Verbeſſerung der Seitenſtraßen geſichert werden.

Warum ſollte man, abgeſehen von der Hilfe, die man in der Ausgabe von Kaſſenſcheinen finden kann, im Intereſſe des Handels und der Produktion den Umſtand nicht benutzen, daß der Staat für Kapitalien, die er erhebt, weniger Zinſen zu zahlen hat, als der Privatmann für ſeine, induſtriellen Unternehmungen gewidmeten Gelder verlangt und mit Recht verlangt? Der Zinsfuß kann ſich während des Baues ändern. Allerdings! Allein der gleiche Wechſelfall trifft auch die Aktionärs, welche die gleiche Zeit zur Vollendung des Baues bedürfen und auch nur allmählig die hiezu erforderlichen Fonds herbeiſchaffen.

Jeden Augenblick würde man aber, ſo bald man zur Ueberzeugung gelangt, daß ſich die Verwaltung beſſer in den Händen von Aktiengeſellſchaften befände, ſich der eigenen Adminiſtration entſchlagen können. Alsdann würde es ſich auch um keine erhebliche Wagniß, weder für den Staat noch für die Unternehmer handeln, da man den Werth des Objekts der Unterhandlung aus der eigenen Verwaltung kennt.

Sollten die Gründe, die wir für einen Verſuch auf Rechnung des Staates hier niedergelegt haben, noch einen Zweifel übrig laſſen, ſo iſt doch gewiß die weitere Betrachtung entſcheidend, daß auf dieſem Wege jedes gefährliche Aktienſpiel beſeitigt wird. Die Möglichkeit hoher Gewinnſte, beim Mangel aller Grundlagen einer ſicheren Berechnung des Erfolgs reizt zu dieſem Spiele, welches weit größere Kapitalien beſchäftigen und einer nützlichen Verwendung entziehen würde, als man im Laufe von mehreren Jahren zur Ausführung des Baues wirklich verwenden könnte. Wenn die ökonomiſchen Wirkungen eines Spekulationsſchwindels gerade in dem Augenblick, da in Folge des Handelsvereins die Induſtrie des Landes einen erfreulichen Aufſchwung nimmt, ſich auf die nachtheiligſte Weiſe äuſſern müßten, ſo würde der moraliſche Einfluß nicht weniger zu beklagen ſeyn. Zunächſt wird nun, wenn der Staat den Bau ſelbſt unternimmt, gar keine Veranlaſſung zum Aktienhandel gegeben, dagegen bei wiederkehrender Anhäufung von Ueberſchüſſen in der Staatskaſſe, dieſen Ueberſchüſſen eine angemeſſene Anlage gewonnen.

Wenn aber ſodann ſpäter die Ertheilung einer Konzeſſion beſchloſſen würde, ſo liegen Reſultate vor, auf die ſich genauere Berechnungen bauen laſſen, welche auch die Gefahr eines Aktienſpieles beſeitigen oder doch weſentlich ſchwächen.

Wir ſtellen hiernach den Antrag: „daß die großherzogl. Regierung auf „eigene Rechnung den Bau der Eiſenbahn vorläufig auf der Strecke übernehme, „wo ſowohl in Beziehung auf die Baukoſten als auf die Frequenz der Trans-

„porte die Verhältniſſe am günſtigſten erſcheinen, und daß ſie ſodann während „des Baues alle Vorbereitungen treffe, welche erforderlich ſind, um ſobald die „gewonnenen Erfolge hiezu Motive geben, entweder den Bau auf eigene Rech- „nung ohne Aufenthalt fortſetzen, oder die Eiſenbahn mit der Verbindlichkeit „zur Vollendung des Baues an eine Aktiengeſellſchaft abtreten zu können.“

Obwohl wir nun der Anſicht ſind, daß eine Konzeſſion nicht zu ertheilen wäre, ſo liegt uns doch ob, da der höchſte Auftrag uns ausdrücklich hierzu anweist

B, unſere Meinung auch über die Bedingungen zu äuſſern, welche im Falle der Ertheilung einer Konzeſſion feſtzuſetzen wären, ſo wie überhaupt über die Art der Begebung einer anzulegenden Eiſenbahn.

Wir glauben uns indeſſen auf einige weſentliche Punkte beſchränken zu dürfen.

Hauptſächlich frägt es ſich, auf welche Weiſe die Vortheile der Eiſenbahn dem Publikum geſichert werden ſollen.

Es iſt nun zwar ſehr leicht eine Reihe von Beſtimmungen zu erſinnen, welche dieſem Zwecke vollkommen entſprechen; allein eine andere Frage iſt, ob man Unternehmer findet, welche zu deren Annahme bereit wären, und wo die Gränze liege, die man nicht überſchreiten darf, ohne die Vortheile, welche die Geſammtheit als die Frucht einer zu ihrem Eigenthum gewordenen nützlichen Erfindung anſprechen darf, in einen ungebührlichen Gewinn der Unternehmer zu verwandeln, welchen ein der That nach ausſchließlicher Gebrauch dieſer Erfindung überlaſſen würde.

Wir kennen, wie aus allem bisher Geſagten erhellt, dieſe Gränze nicht; wiſſen aber, daß jede Beſtimmung, die den Unternehmern günſtig iſt, in der wechſelſeitigen Abwägung der Zugeſtändniſſe und Forderungen, ebenſo wie jede ungünſtige Beſtimmung, nach ihrem größern oder geringern Gewichte geſchätzt wird, und man daher in dem einen Punkte um ſo viel mehr verlangen kann, je mehr man in einem andern zugibt.

Wir wiſſen auch, daß wenn der Staat ſich der Theilnahme an den un- günſtigen Wechſelfällen einer Unternehmung entzieht, welche doch weſentlich den öffentlichen Nutzen bezweckt, er nichts deſto weniger ein gewagtes Geſchäft macht; er übernimmt die Gefahr einer bedeutenden Verkürzung, welche die Geſammtheit in dem Falle träfe, daß die Unternehmung ſich eines über alle Erwartung günſtigen Erfolgs zu erfreuen hätte und die Aktiengeſellſchaft übermäßig große Gewinnſte realiſiren würde.

1) Das Objekt dieſer Gefahr wird nun zunächſt in dem nämlichen Maaße beſchränkt, in welchem der Staat ſich bei der Unternehmung ſelbſt betheiligt. Daß er jedenfalls einen bedeutenden Theil der Aktien übernehme, iſt überdies nöthig, um ſich einen angemeſſenen Einfluß auf die Verwaltung zu ſichern. Zu dieſem Zwecke bedarf es nicht der Aufnahme eines verzins-

lichen Kapitals, wenn man durch das oben angegebene Mittel einen disponiblen Fonds von 2 Millionen Gulden gewinnt, und überdies die, für die Poſt zu bedingende Entſchädigungsrente in ein Aktienkapital verwandelt. Zu 4 pCt. berechnet würde dieſes Kapital mit jenem Fonds c. 3⅔ Mill. Gulden betragen.

2) Iſt hiernach die Gefahr einer Verkürzung der bezeichneten Art auf den durch die übrigen Aktien vorgeſtellten Theil der Unternehmung beſchränkt, ſo wird ſie weſentlich vermindert werden, wenn der Staat wenigſtens bis zu einer gewiſſen Gränze die ungünſtigen Wechſelfälle der ganzen Unternehmuug trägt; indem er alsdann für die Geſammtheit größere gewiſſe Vortheile verlangen kann, und die Unternehmer hierauf bezügliche Bedingungen um ſo bereitwilliger ſich gefallen laſſen.

Zu dieſem Zwecke könnte beſtimmt werden, daß, ſo lange die Dividende (der unter die Aktionäre jährlich zu vertheilende Ertrag) nicht 3½ oder 4 pCt. erreicht, der Staat auf die ſeinen Aktien zufallende Dividende in ſo weit, als es nöthig iſt, nm den übrigen Aktionären den Genuß von 4 pCt. zu verſchaffen, oder wenn hiezu der ganze reine Ertrag nicht reicht, vollſtändig verzichte. Dieſe Verbindlichkeit würde aber von dem Zeitpunkt an, wo erſtmals die Dividende 4 pCt. erreicht, für immer aufhören. Wenn die Unternehmung ſich auch im Anfang minder fruchtbar zeigt, ſo iſt doch eine allmählige Verbeſſerung des Ertrags nach allen Erfahrungen zu erwarten; in der fernen Zukunft liegende, mögliche Verluſte und Wechſelfälle braucht man aber nicht zu berückſichtigen.

Man kann eine Beſtimmung der bezeichneten Art auch auf einen der Summe der emittirten Kaſſenſcheine gleichkommenden Betrag von Aktien beſchränken.

Da alles, was den Einfluß ungünſtiger Wechſelfälle für die Aktiengeſellſchaft vermindert, ſie zur Annahme günſtigerer Bedingungen für die Geſammtheit geneigter machen muß, ſo wird dieſe Wirkung nicht weniger

3) von einer Beſtimmung zu erwarten ſeyn, welche die Aktiengeſellſchaft in Beziehung auf den Vollzug der Unternehmung von Verbindlichkeiten befreit, deren Erfüllung ihr nach den Umſtänden höchſt läſtig werden könnte.

In der Natur der Sache liegt, daß diejenigen, welchen eine den öffentlichen Nutzen bezweckende Unternehmung mit Vortheil und Laſten überlaſſen wird, auch die Verbindlichkeit der vollſtändigen Ausführung übernehmen.

Vorausgeſetzt, daß die Bedenken, welche ſich gegen die vollſtändige Herſtellung der Eiſenbahn bis nach Baſel, ſo lange über deren Fortſetzung nach Norden keine genügende Sicherheit gegeben iſt, ſich erheben, beſeitigt werden, und daß eine Konzeſſion für die ganze Strecke von Mannheim nach Baſel ertheilt wird; ſo würde unter den in dem erſten Abſchnitte unſeres Berichts dargeſtellten Verhältniſſen (bei der ſehr bedeutenden Verſchiedenheit der Frequenz auf den einzelnen Theilen der Berg- und Rheinſtraße) das Wagniß der Unternehmer weſentlich vermindert werden, wenn ſie zwar die Befugniß erhielten, den

ganzen Bau ſo ſchnell, als es ihnen möglich iſt, zu vollenden, nicht aber die unbedingte Verbindlichkeit zu übernehmen hätten, ſelbſt in dem Falle, daß die Umſtände nach Herſtellung der untern Bahntheile von der vollſtändigen Ausführung abmahnen ſollten, den Bau dennoch zu vollenden.

Das öffentliche Intereſſe verbietet nun zwar, die Fortſetzung der begonnenen Arbeiten von der Willkühr der Aktiengeſellſchaft ganz abhängig zu machen; es gebietet aber nicht, ihr jene Verbindlichkeit unbedingt aufzulegen; es verlangt vielmehr, daß, wer auch der Unternehmer ſey — der Staat oder eine Aktiengeſellſchaft — jede weitere Verwendung von Kapitalien unterbleibe, ſo bald man ſich überzeugt hat, das ſie nutzlos vergeudet würden.

Die Verbindlichkeit der Uebernehmer könnte nun vorerſt auf die Bahntheile beſchränkt werden, welche Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe verbinden, ſo wie für den Fall, daß die großh. Regierung mit Heſſen eine hierauf bezügliche Verabredung treffen würde, auch die Fortſetzung der Bahn bis zur heſſiſchen Gränze.

Der Aktiengeſellſchaft ſtände alsdann die weitere Ausführung des Planes frei; würde ſie aber keine Anſtalt dazu treffen, und der Staat von der Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit der Fortſetzung ſich überzeugen, ſo müßte es ihm vorbehalten bleiben, die Unternehmer zur vollſtändigen Ausführung oder auch nur zum Bau einer weitern Sektion (bis Baden, Offenburg, Straßburg, Freiburg) innerhalb angemeſſenen, im Voraus zu beſtimmenden Friſten, aufzufordern. Als Präjudiz, unter welchem dieſe Aufforderung zu geſchehen hätte, wäre zu beſtimmen: der Uebergang des Eigenthums der Eiſenbahn mit allen Einrichtungen einſchließlich des gehenden Zeuges und der Vorräthe auf den Staat, gegen Vergütung des Kapitals der Baukoſten der Bahn und des abgeſchätzten Werthes der Gebäude und der beweglichen Stücke.

Es verſteht ſich, daß der Staat als Aktionär (ad 1 und 2) bei dem allmähligen Vollzuge ſtets einen verhältnißmäßigen gleichen Antheil (einen beſtimmten aliquoten Theil) übernehmen würde.

Wenn wir nun

4) über die Art und Weiſe uns äuſſern ſollen, wie das Intereſſe der Geſammtheit einer Aktiengeſellſchaft gegenüber zu wahren ſey, welcher die der That nach ausſchließliche Benutzung einer fruchtbaren Erfindung auf dem hiezu günſtigſten Boden des Landes überlaſſen wird, ſo kann unſere Anſicht nicht ſeyn, alle möglichen Bedingungen und Modifikationen erſchöpfend aufzuzählen, wodurch der gleiche Zweck mit ohngefähr gleichem Erfolg erreicht werden kann.

Von verſchiedenen Vorſchlägen, welche zu dem bezeichneten Zwecke gemacht werden können, kann der eine in der einen Beziehung, der andere in der andern Beziehung vortheilhafter erſcheinen, während es ſchwer fällt nachzuweiſen, daß der eine vor dem andern unbedingt den Vorzug verdiene.

Vor allem ſcheint es uns räthlich

a) den Uebergang des Eigenthums der Eiſenbahn und der ſtehenden Einrichtungen auf den Staat mit dem Ablauf einer beſtimmten Zeitperiode zu bedingen. Es liegt in der Natur der Sache und iſt durch die Erfahrung beſtätigt, daß eine ſolche Beſtimmung, wenn die Dauer des Genuſſes mehrere Generationen in ſich ſchließt, die Privatunternehmer nicht abſchreckt.

Wenn, wie es in Frankreich in ähnlichen Fällen zu geſchehen pflegt, die Dauer einer ſolchen Konzeſſion auf 99 Jahre beſtimmt wird, ſo handelt es ſich dabei in der That um ein unbedeutendes Objekt. Ein (zu 4 pCt. ſich verzinſendes) Kapital, deſſen Verluſt erſt in 100 Jahren bevorſteht, wird wegen dieſes bevorſtehenden Verluſtes in ſeinem gegenwärtigen Werthe nicht ganz um 2 pCt. gemindert. Dem Staate ziemt aber größere Sorgfalt für die Intereſſen der Zukunft; mit jedem Jahre rückt er dem Zeitpunkte des Anfalls näher, und ſchon nach 40—50 Jahren würde die Erwerbung des Eigenthums der Eiſenbahn, wenn er ſie wünſchenswerth fände, für ihn weſentlich erleichtert ſeyn, da er in dieſem Falle nur noch eine dem Ertrag der Bahn gleichkommende Zeitrente von 50—60 Jahren zu diskontiren hätte.

Das bewegliche Eigenthum der Geſellſchaft würde der Staat beim Anfall der Eiſenbahn gegen Vergütung des abgeſchätzten Werthes zu übernehmen haben.

Je länger die Dauer der Konzeſſion beſtimmt wird, deſto größer ſind die Vortheile anderer Art, die man bedingen und in deren Genuß die Geſammtheit ſogleich geſetzt werden kann. Ihr Intereſſe kann nun in dieſer Beziehung

b) entweder durch angemeſſene Beſtimmungen über die Transportpreiſe oder durch Feſtſetzungen über die Theilnahme des Staates (nicht als Aktionär) an den wachſenden Gewinnſten gewahrt werden.

Wird der erſte Weg gewählt, ſo iſt, wie wir ſchon angedeutet haben, eine Abſtufung unerläßlich. Nie wird man aber die Aktiengeſellſchaft hindern wollen, unter den angenommenen Transportpreiſen ſtehen zu bleiben. Man kann nun überhaupt ein Maximum des Preiſes für den Perſonentransport und ein ſolches für den Waarentransport feſtſetzen und der Geſellſchaft die Abſtufungen unter dieſen höchſten Sätzen überlaſſen, oder ſowohl für den Perſonentransport, nach Verſchiedenheit der Reiſewagen das Maximum für jede Klaſſe von Plätzen, wie für den Waarentransport für jede der (wie ſich verſteht nur in geringer Zahl) zu beſtimmenden Güterklaſſen ſtipuliren.

Man kann ferner, wenn dieſer erſte Weg gewählt wird, eine Verminderung der beſtimmten Transportpreiſe für den Fall vorbehalten, daß die Dividende der Aktionäre eine gewiſſe Höhe erreichte.

Wird der zweite Weg gewählt, nemlich eine Theilnahme an den Gewinnſten der Unternehmnng bedungen, ſo wäre es in keinem Falle räthlich, für den

Staat den eine beſtimmte Dividende überſteigenden Ertrag ganz oder in einem ſo ſtarken Verhältniſſe in Anſpruch zu nehmen, daß, ſobald der Ertrag dieſe Stufe erreichte, das Intereſſe der Aktiengeſellſchaft an einer guten, ſparſamen und thätigen Verwaltung weſentlich geſchwächt würde. Je ſtärker der Antheil iſt, den der Staat von dem, eine beſtimmte Rente überſteigenden Ertrag anſprechen will, deſto höher müßte die Rente beſtimmt werden, welche den Aktionärs zufallen ſoll, ehe der Bezug des Staates beginnt. Es wäre daher angemeſſener, dieſen Antheil, von einer beſtimmten Rente an, in einer unbedeutenden Fraktion zu beſtimmen und mäßig ſteigen zu laſſen, wenn man überhaupt dieſen Weg einſchlagen wollte.

Wir würden aber einer Beſtimmung über die Transportpreiſe den Vorzug geben.

Man kann auch

c) der Aktiengeſellſchaft die Beſtimmung der Transportpreiſe überlaſſen, auf alle Theilnahme an dem Gewinne verzichten, und dagegen bedingen, daß die Eiſenbahn vor dem Ablauf der, für die längſte Dauer der Konzeſſion beſtimmten Anzahl Jahre an den Staat übergehen ſoll, wenn die Unternehmer ſchon früher in dem Ertrage der Eiſenbahn den vollſtändigen Erſatz ihres Kapitals nebſt Zinſen, nach einem für dieſe Berechnung feſtzuſetzenden Zinsfuß, erhalten haben ſollten. Es iſt klar, daß die Aktiengeſellſchaft um ſo kürzere Zeit im Beſitze der Eiſenbahn verbliebe, je geringer die Rente oder der Zinsfuß wäre, womit ſie ſich begnügte.

Einer ſolchen Beſtimmung ſteht indeſſen die wichtige Betrachtung entgegen, daß, ſobald der wirkliche Ertrag die Höhe der Rente erreichte, welche der Geſellſchaft von ihrem Kapitale geſichert werden ſoll, ſie das Intereſſe an einer Verbeſſerung der Verwaltung verlöre, und in koſtbaren Anſchaffungen und in Vermehrung der allgemeinen Verwaltungskoſten das Mittel fände, die Abtragung des Kapitals zu hindern. Den gleichen Zweck könnte ſie auch auf ſehr loyale Weiſe, nemlich durch Herabſetzung der Transporte, erreichen. Da aber der Zinsfuß, nach welchem die Rente des Kapitals berechnet werden ſoll, wegen der möglichen ungünſtigen Wechſelfälle, jedenfalls hoch geſtellt werden müßte, ſo würde der Vortheil, den das Publikum von einer, aus der angegebenen Urſache eintretenden nnd nach ihrem Zwecke beſchränkten, Herabſetzung der Transportpreiſe zöge, nicht bedeutend ſeyn können.

Es wäre überflüſſig, über dieſe verſchiedenen Beſtimmungen, welche ſich theils ausſchließen, theils ſich kombiniren laſſen, weiter ausführlich zu handeln, und in nähere Vorſchläge einzugehen. Das ſicherſte Mittel, auf dem einen oder andern Wege die Intereſſen der Geſammtheit wahrzunehmen, ſcheint uns

5) in der Einleitung einer Konkurrenz zu liegen.

Es iſt bekannt, daß es an Unternehmern von verſchiedenen Seiten her nicht fehlt. Man kann von der einen nnd andern Seite Vorſchläge vernehmen

und ſodann hienach die Konzeſſions-Bedingungen in der Art feſtſtellen, daß nur eine weſentliche Stipulation unbeſtimmt und der Feſtſetzung durch die Konkurrenz überlaſſen bleibt, wie z. B. die Dauer der Konzeſſion oder der Preis des Waarentransports u. ſ. f.

An einer reellen Mitbewerbung iſt um ſo weniger zu zweifeln, wenn die, unter Abſ. 3 vorgeſchlagene Beſtimmung angenommen würde.

Die Ertheilung einer Konzeſſion an einen oder an wenige große Kapitaliſten ſchließt die Zulaſſung kleiner einheimiſcher Kapitaliſten zur Theilnahme unter gleichen Vortheilen nicht aus. Man kann nemlich

6) den Konzeſſionärs die Verbindlichkeit auflegen, Subſcriptionen anzunehmen, und den Unterzeichnern gegen die ſtatutenmäßigen Einzahlungen die betreffende Aktienzahl auszuliefern. Zu dieſem Zwecke müßte nicht nur die Summe, bis zu welcher die Uebernehmer zu dieſer Abgabe al pari verbunden ſeyn ſollen, im Ganzen feſtgeſetzt, ſondern auch die Form der Aufnahme der Unterzeichnungen beſtimmt, und der oberſten Staatsbehörde für den Fall, daß die Summe dieſer Subſcriptionen den feſtgeſetzten Geſammtbetrag überſteigen ſollte, die individuelle Reduktion vorbehalten werden.

Uebrigens könnte, wenn eine Konkurrenz nicht eingeleitet werden wollte, die Staatsbehörde auch unmittelbar eine Subſcription eröffnen.

Was

7) die Bildung der Geſellſchaft, die Feſtſetzuug ihrer Statuten, die Organiſation der Verwaltung betrifft, ſo ſcheint es uns nicht nöthig, hierüber in umſtändliche Erörterungen einzugehen.

Es verſteht ſich, daß die Unternehmer eine anonyme Geſellſchaft zu bilden ermächtigt werden, und die Statuten, ſo wie jede Abänderung derſelben der Staatsgenehmigung unterliegen.

Ebenſo verſteht es ſich, daß der Sitz der Geſellſchaft, ihrer Verwaltung und Direktion nur im Großherzogthum ſeyn kann, und in den Statuten beſtimmt werden muß.

Ausländer von dem Erwerbe von Aktien auszuſchließen, iſt nicht möglich, und wenn es thunlich wäre, ſo würde es an zureichenden Gründen für eine ſolche Beſtimmung fehlen.

Auch Beſchränkungen in Bezug auf den Uebertrag der Aktien halten wir nicht für zuläſſig. Eine große Unternehmung kann der Vermittlung der Perſonen gar nicht entbehren, welche bedeutendere Antheile übernehmen, als ſie zu behalten Willens ſind. Die kleinern Kapitalien fließen nur allmählig zu.

Die Unternehmer müſſen ſich über die Konſtituirung eines beſtimmten Fonds und über deſſen theilweiſe Realiſirung ausweiſen.

Aktien geben ſie ſelbſt nicht anders, als gegen die ſtatutenmäßige Einzahlung aus der Hand.

Die ſucceſſive Nachzahlung wird durch die Beſtimmung geſichert, daß jeder Aktionär, welcher innerhalb der feſtgeſetzten Friſt die Zahlung nicht leiſtet, ſeine Rechte verliert.

Die allmählige Ausführung erfordert in dieſer Hinſicht Detail-Beſtimmungen, die ſich im Weſentlichen aus der Natur der Sache ergeben.

Dies vorausgeſetzt, erlauben wir uns noch einige Bemerkungen über die der Geſellſchaft aufzulegenden Laſten und über ihre Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb ihrer Unternehmung vorzutragen.

8) Der Poſtadminiſtration gegenüber würde die Geſellſchaft ſich aus den bereits angegebenen Gründen zur Leiſtung einer jährlichen Rente, wegen des regelwäßigen Perſonentransports, zu verpflichten haben. Der Betrag dieſer Rente muß für jede der einzelnen Bahnſtrecken, da die Ausführung nur allmählig erfolgt, beſonders beſtimmt werden. Wie der Betrieb auf einer weitern Skrecke beginnt, wächſt ſodann die Rente in dem zum Voraus beſtimmten Verhältniſſe.

In Beziehung auf die fahrende Poſt wird die Adminiſtration auf das ausſchließliche Recht des Transportes verſchloſſener Pakete, unter einem beſtimmten Gewichte, nicht verzichten. Sie kann ſich aber ſowohl für dieſe Verſendungen, als für die Beförderung der Brieffelleiſen, des Dampfwagens bedienen. Man kann der Geſellſchaft die ganz unbeſchwerliche Verbindlichkeit auflegen, das Brieffelleiſen gegen eine beſtimmte Taxe in die zum Transport der Perſonen und ihres Gepäckes beſtimmte Wagen aufzunehmen. Die Gegenſtände der fahrenden Poſt würden den regelmäßigen abgehenden Gütertransportwagen in angemeſſenen Verpackungen zu übergeben ſeyn. Die Poſt hätte dafür die durch den allgemeinen Tarif beſtimmten Preiſe zu entrichten.

Dieſe Transportgelegenheiten können aber nur in ſo weit benutzt werden, als die Abgangszeiten, welche die Poſt wegen der Influenzen beobachten muß, mit den regelmäßigen Fahrten des Dampfwagens zuſammentreffen.

Daß ſich in Beziehung auf die Benutzung des Dampfwagens für die Zwecke der Poſtadminiſtration Schwierigkeiten ergeben, läßt ſich nun wohl ſchon aus dem Umſtande ſchließen, daß, welche Zeit der Dampfwagen in Mannheim oder Heidelberg zu ſeinem Abgang wählen mag, ſeine Ankunft auf den verſchiedenen Hauptſtationen, auf welchen von verſchiedenen Seiten Poſtſtraßen zuſammentreffen, nicht auf die Zeit ſtattfinden kann, welche der bisherigen Ordnung des Poſtdienſtes entſpricht.

So ſehr nun auch zu beklagen wäre, wenn eine Anſtalt, die vielleicht eine ſpätere Erfahrung, nach ihren überwiegenden Leiſtungen, weſentlich als eine erweiterte und verbeſſerte Poſtanſtalt charakteriſirt, für die Zwecke der Poſtadminiſtration nicht ſogleich den Nutzen gewähren würde, welchen die Vereinigung der Poſtverwaltuug und der Eiſenbahnverwaltung in einer

Hand zu verſprechen ſcheint; ſo kann gleichwohl der Eiſenbahngeſellſchaft die Verbindlichkeit nicht aufgelegt werden, ſich nach den Bedürfniſſen der Poſt in Beſtimmung ihrer regelmäßigen Fahrten zu richten.

9) Weitere Laſten, deren Auflage in Frage geſtellt werden kann, ſind die Grundſteuer von den, für die Eiſenbahn und ihre Dependenzen erworbenen Liegenſchaften, die Acciſe von dieſen Erwerbungen und die Gewerbſteuer.

Wir halten dieſe Fragen in ſo fern für unerheblich, als jede läſtige Bedingung, ſo wie jedes vortheilhafte Zugeſtändniß eine Kompenſation finden muß und man auf alle und jede Abgabe verzichten kann, in ſo fern nur durch die Konzeſſion oder durch die Konkurrenz dem Staate und dem Publikum überhaupt angemeſſene Vortheile geſichert werden.

Gegen die Bedingung einer Grundſteuer läßt ſich erinnern, daß die Eiſenbahn den Charakter einer öffentlichen Anſtalt, durch die zeitliche Uebertragung der Rechte des Staates an die Geſellſchaft, nicht verliert. Gleicher Grund ſpricht gegen die Acciſe. Allein die Auflage einer Gewerbſteuer erſcheint nach allgemeinen Grundſätzen als begründet. Wir glauben, daß die Grundſteuer von erworbenen Liegenſchaften die Gewerbſteuer vertreten könnte; jene iſt auch, nach einem approximativen Anſchlage, von dem techniſchen Ausſchuß in die Koſtenberrechnung aufgenommen worden.

Was nun

10) die auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb erforderlichen Beſtimmungen betrifft, ſo iſt im Allgemeinen unſere Anſicht, daß hierin eine Geſellſchaft nicht mehr zu beſchränken ſey, als es gerade im öffentlichen Intereſſe nothwendig oder heilſam erſcheint.

Nothwendig muß die Konzeſſion Beſtimmungen enthalten, über die Endpunkte und den Zug der Bahn in ihrer Hauptrichtung, über die Verbindlichkeit der Geſellſchaft in Bezug auf die ſucceſſive Ausführung, über ihre Rechte und Verbindlichkeiten in Beziehung auf die Fortſetzungen, über die Städte, welche die Bahn, und über die Punkte, wo ſie dieſelben berühren ſoll, über die Hauptladſtationen, über die Durchgänge und Durchkreuzungen, und über die Zahl der Schienenwege.

a) Als ſüdlichen Endpunkt der Bahn haben wir bereits den Friedlinger Rain unter der Vorausſetzung bezeichnet, daß die Bedenken beſeitigt werden, die der Herſtellung der Eiſenbahn von Mannheim nach Baſel in dem Falle entgegenſtünden, daß ſie nicht nach Norden fortgeſetzt würde.

b) Die Fortſetzung der Bahn bis nach Baſel wäre zunächſt ein Gegenſtand der Unterhandlung der großh. Regierung mit dem Kanton. Sie liegt im Intereſſe dieſer Stadt, wie im Intereſſe des allgemeinen Verkehrs und der Unternehmer.

Nach unſerer bereits geäuſſerten Anſicht wäre hiezu auch die Hand zu bieten, jedoch unter der Bedingung, daß der Kanton ſich verpflichte, in dem Falle,

daß zu irgend einer Zeit die Fortſetzung der Bahn auf dem rechten Rheinufer bis zu der Mündung der Aar für ausführbar erkannt und beſchloſſen würde, den Bau, ſo weit er das Basler Gebiet berührt, den Unternehmern zu geſtatten, wie ſich verſteht gegen vollſtändige Entſchädigung der Eigenthümer, deren Boden hiezu in Anſpruch genommen werden müßte. Auch dieſe Stipulation läge im Intereſſe des allgemeinen Verkehrs; ſie entſpräche aber auch den beſonderen Intereſſen unſeres Landes.

Unter der Vorausſetzung, daß ſie bewilligt wird, wäre alſo

c) den Unternehmern die Befugniß zur Führung der Bahn über die Gränze jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung zu geſtatten, daß an dem Friedlinger Rain eine Abladſtation verbleibe, und daſelbſt alle Einrichtungen getroffen werden, welche erforderlich ſind, um die von der badiſchen Seitenſtraße ankommenden Güter aufzunehmen, ſo wie die zur weitern Verſendung auf dieſen Straßen beſtimmten Güter abzuladen.

d) die Fortſetzung der Bahn von dem nördlichen Endpunkte aus wäre zunächſt ebenfalls Gegenſtand einer Verabredung der Großherzogl. Regierung mit einem Nachbarſtaate.

Eine unbeſtimmte eventuelle Verbindlichkeit, den Bau von Mannheim aus auf dem dieſſeitigen Gebiete bis an die darmſtädtiſche Gränze fortzuſetzen, könnte der Geſellſchaft nicht auferlegt werden. Hier kommen zwei Unternehmungen in Berührung, deren wechſelſeitige Verhältniſſe in freier Uebereinkunft feſtgeſtellt werden müſſen. Es iſt klar, daß dieſer Punkt in Richtigkeit geſetzt werden muß, wenn man nicht Gefahr laufen will, die Vortheile einer ſolchen Fortſetzung weſentlich zu ſchwächen. Käme nemlich keine Verabredung zu Stande, wodurch der Dienſt zwiſchen unſerer nördlichen Endſtation und der benachbarten heſſiſchen, auf gleiche Weiſe wie zwiſchen den übrigen Stationen der ganzen Bahn, geregelt würde, und könnte der, aus dem Heſſiſchen kommende Dampfwagen nicht bis zum Abfahrtsplatze der Station Mannheim (oder Mannheim und Heidelberg) gelangen, ſo entſtünde an dieſem Endpunkte der That nach ein gezwungener Stapel.

Man könnte, nur Lokalintereſſen berückſichtigend, verſucht ſeyn, dieß für einen Vortheil zu halten. Allein wenn man unter dieſem Geſichtspunkte die Sache betrachten will, ſo thut man beſſer, von großen Eiſenbahnlinien gar nicht zu ſprechen.

Billig nimmt man Anſtand, Anſtalten zu treffen, welche dem allgemeinen Verkehr (wie die Bahn von Baſel nach Mannheim ohne Fortſetzung) zwar ſehr nützlich ſeyn können, aber dem eigenen Lande nicht zugleich überwiegende Vortheile darbieten; dagegen darf man die Intereſſen des eigenen Landes mit denen des allgemeinen Verkehrs, dem Vortheile einzelner Lokalitäten nicht opfern. Für das ganze Land iſt aber die unmittelbare Verbindung mit Mainz und Frankfurt (ohne Unterbrechung durch einen Stapel) von Wichtigkeit, und man

darf vorausſetzen, daß die umſichtige Großh. heſſiſche Regierung in ihren Unterhandlungen mit Frankfurt, für den Fall einer weitern Fortſetzung der Bahn, wegen gleicher direkter Verbindung mit entfernteren Plätzen gleiche eventuelle Fürſorge treffen oder die Erreichung des gleichen Zweckes auf einer andern Seite zu ſichern wiſſen wird.

Die Zweifel, welche man über die Ausführbarkeit und die Dienſte großer Eiſenbahnlinien noch hegen mag, können nicht abhalten, ein vorſichtiges Verfahren in den angegebenen Beziehungen geboten zu finden.

e) Die Herſtellung einer Zweigbahn nach Stuttgart möchte vorerſt nur in ſo weit zu berückſichtigen ſeyn, als es nöthig iſt, um dieſe Bahn, wenn ſie beſchloſſen würde, bei Karlsruhe in die Hauptbahn einmünden zu können und den ununterbrochenen Lauf des Dampfwagens bis zur Ladſtätte zu ſichern.

f) Was die Richtung der Eiſenbahnlinien zwiſchen Mannheim, Heidelberg, Baſel und Kehl betrifft, ſo ſind wir der Meinung, daß dieſelbe in der Konzeſſion nur im Allgemeinen durch die Bezeichnung der Endpunkte und der Stellen, wo ſie einzelne Städte berühren oder eine Hauptſtation ſich befinden ſoll, zu beſtimmen wäre.

Solche Stellen müſſen für Hauptſtationen beſtimmt werden

bei Mannheim,
" Heidelberg,
" Karlsruhe,
" Offenburg,
" Kehl,
" Freiburg,
an der Gränze von Baſel.

An allen dieſen Plätzen müßten die Einrichtungen beſtehen, welche das techniſche Gutachten für Hauptſtationen verlangt.

Zwiſchenſtationen müſſen ſchon des Betriebs wegen je auf 5 — 6 Stunden Entfernung angelegt werden. In der Wahl dieſer Zwiſchenſtationen wird man die Eiſenbahnverwaltung nicht beſchränken. An denſelben können jederzeit Perſonen mit ihrem Gepäck aufgenommen oder auch beim Gütertransport bereit ſtehende Laſtwager angehängt werden. Einzelne ſolcher Zwiſchenſtationen werden für den Perſonenverkehr von hoher Wichtigkeit ſeyn, wie namentlich die Station Oos, wo die nach Baden gehenden Reiſenden ausſteigen, und die von dort abgehenden Gäſte aufgenommeu werden.

Es liegt im eigenen Intereſſe der Unternehmer, die Punkte für dieſe Zwiſchenſtationen auf die, dem Bedürfniß der Reiſenden und dem innern Landesverkehr zuträglichſte Weiſe zu wählen und der Bahn die Richtung zu geben, die ſich nach der dreifachen Rückſicht der Baukoſten, der Betriebskoſten, und der wahrſcheinlichen Frequenz der Transporte, als die vortheilhafteſte darſtellt.

Statt ohne Mitwirkung der Unternehmer den Bauplan zu entwerfen, und der Geſellſchaft nur die Ausführung zu überlaſſen, iſt es beſſer, die von ihr entworfenen Plane der Prüfung unter dem Geſichtspunkte des öffentlichen Intereſſes zu unterwerfen, und ſo weit daſſelbe (z. B. in Beziehung auf Kurven von zu geringem Radius) nicht entgegenſteht, zu genehmigen, um aber jeder Schwierigkeit zuvorzukommen, den von ihr beauftragten Technikern Staats-Ingenieure beizugeben.

Eben ſo wenig halten wir es

g) für nothwendig, die Unternehmer in der Wahl der Konſtruktionsart zu beſchränken, ſo weit auch nicht in dieſer Beziehung das öffentliche Intereſſe betheiligt erſcheint. Daß die Hauptbahn vier Geleiſe erhalten und die Schienen auf einem Steinlager und nicht auf Holz ruhen ſollen, und ſolche den Charakter der Bahn im Weſentlichen bezeichnende Beſtimmungen können keinem Anſtande unterliegen. Aber der Geſellſchaft die poſitive Verbindlichkeit aufzulegen, eine nach allen Beziehungen beſtimmte Konſtruktionsart zu wählen, ſcheint uns um ſo weniger in dem Falle angemeſſen, wo es ſich von einer neuen, noch nirgends verſuchten Konſtruktion handelt. Nirgends mehr als in dieſem Felde iſt das Sprichwort wahr, daß die Erfahrung den Meiſter mache. Man weiß, wie oft die tüchtigſten Techniker, wo ſie gar keinen Zweifel für möglich hielten, ſich in ihren Erwartungen getäuſcht fanden. Indeſſen liegt es im eigenen Intereſſe der Unternehmer, mit einer Konſtruktionsweiſe, welche ſo viele Wahrſcheinlichkeit eines guten Erfolges für ſich hat, und wofür die Umſtände bei uns ſo günſtig ſind, wenigſtens einen Verſuch auf eine kürzere Strecke und von dem Ergebniß die Annahme der vorgeſchlagenen Konſtruktionsart für die ganze Bahn abhängig zu machen.

h) Weſentlich ſind die Beſtimmungen über die Zahl, die Dimenſionen und die Beſchaffenheit der Uebergänge.

Das Intereſſe des innern Verkehrs erfordert, daß, wo die Eiſenbahn die Rheinſtraße oder die Bergſtraße durchkreuzt, die eine über der andern hinweglaufe, damit ſich die Transporte niemals auf der gleichen Ebene begegnen.

Die gewöhnlichen Uebergänge müſſen aber zahlreich genug ſeyn, damit der Perſonenverkehr und die Bewirthſchaftung der Ländereien in der Nähe der Bahn nicht ungebührlich erſchwert werde.

Auch der Fall, daß eine neue Staatsſtraße die Eiſenbahn durchkreuzen müßte, wäre vorzuſehen, ſo wie die Fälle des Bedürfniſſes neuer Verbindungswege, in Folge der Anlegung der Bahn.

Uebrigens können wir in weitere Detail einzugehen um ſo eher unterlaſſen, als die Anwendung des aufgeſtellten Prinzips für die Prüfung und Genehmigung der vorzulegenden Pläne, wenig Schwierigkeiten darbieten dürfte, indem, den letzten Punkt (h) ausgenommen, bei den Fragen über die Baupläne, mit dem öffentlichen Intereſſe das der Unternehmer innig verflochten iſt.

i) Den Unternehmern muß auch die Wahl der Techniker frei ſtehen, deren ſie ſich zu den Vorarbeiten und zu der Ausführung bedienen wollen. Ausländer auszuſchließen, iſt kein Grund vorhanden. Selbſt wenn der Staat den Bau unternähme, dürfte er bei der Wichtigkeit der Sache den Rath fremder Techniker nicht verſchmähen, welchen der Vortheil eigener Erfahrung zur Seite ſteht.

Daß aber die Ausführung des Baues von den techniſchen Beamten des Staates überwacht werde, verſteht ſich von ſelbſt.

Was

k) den Betrieb betrifft, ſo werden der Geſellſchaft neben der allgemeinen Verbindlichkeit, die Eiſenbahn und die Transportmittel ſtets in gutem Stand zu erhalten, weder in Beziehung auf die Geſchwindigkeit der Transporte und auf die Einrichtung ihrer regelmäßigen Fahrten, noch in Beziehung auf den ausſchließlichen Gebrauch des Dampfwagens beſondere Verbindlichkeiten oder Beſchränkungen aufzulegen ſeyn. Sie kann es ihrem Intereſſe angemeſſen finden, eine Reihe einzelner, von den regelmäßigen Fahrten des Dampfwagens von Mannheim nach Baſel unabhängige kleine Kurſe einzurichten, z. B. zur Badezeit für den Perſonentransport von Karlsruhe nach Oos, von Kehl nach Oos.

Nach den Umſtänden kann ſie für ſolche Zwiſchenkurſe ſtatt des Dampfwagens Pferde mit Vortheil gebrauchen. Kurz, ſie darf in der vielfältigſten Benutzung der Eiſenbahn nach dem Bedürfniß der Zeit, der Lokalitäten und der Umſtände nicht beſchränkt werden, wenn ſie von ihrem Unternehmen den möglichſt hohen Nutzen ziehen und dem Publikum zugleich die größten Dienſte leiſten ſoll.

Indem wir hiemit die Beantwortung der vierten Frage ſchließen, haben wir nur beizufügen, daß wir über die Geſtattung des Gebrauchs der Eiſenbahn gegen ein Bahngeld uns nicht mit Beſtimmtheit zu äußern vermögen, da wir über die Ausführbarkeit einer ſolchen Beſtimmung nicht im Klaren ſind.

Wir ſehen nur ein, daß in keinem Falle die regelmäßigen eigenen Fahrten der Eiſenbahnverwaltung geſtört werden dürften. Für den Anſatz des Bahngeldes würde es aber an jeder ſichern Grundlage fehlen, da nur, wenn man die Transportmaſſen kennt, ſich beſtimmen ließe, welches Miethgeld für den Gebrauch der Bahn als ein angemeſſenes, d. h. als ein, mit dem Bau und den Unterhaltungskoſten der Bahn in gehörigem Verhältniß ſtehendes zu betrachten wäre. Man könnte daher etwa nur gewiſſe Regeln über die künftige Beſtimmung eines ſolchen Bahngeldes feſtſetzen.

Uebrigens wiederholen wir aber unſern Antrag, daß die Ertheilung einer Konzeſſion ausgeſetzt bleibe, und der Staat den Bau auf die oben bezeichnete Weiſe übernehme. Wir wiederholen dieſen Antrag in der lebhaften Ueberzeugung, daß die Gefahren, welche an die Ertheilung einer Konzeſſion ſich knüpfen, größer ſind, als diejenigen, welche der Staat durch das Beginnen des Baues

übernimmt, daß der mögliche Verluſt, der ihn, als Bauunternehmer, bei dem vorgeſchlagenen Verfahren treffen kann, nicht außer Verhältniß zu dem großen Zwecke dieſes Verſuches ſtehe, und daß es den Grundſätzen der Staatsklugheit zuwiderlaufe, ein Kommunikationsmittel, deſſen Werth für den Staat und das Publikum man noch nicht einmal approximativ zu ſchätzen weiß, in der Ausdehnung zu veräußern, in welcher die Veräußerung in Frage ſteht.

Man kann, um den Werth einer ſochen neuen Erfindung kennen zu lernen, unbedenklich eine Konzeſſion ertheilen, die nur Lokalbedürfniſſe befriedigt, oder in Vergleichung mit der möglichen Ausdehnung, welche das neue Kommunikationsmittel im eigenen Lande erhalten kann, innerhalb der Gränzen eines Verſuches ſtehen bleibt.

Man kann auch in einem großen Lande eine Reihe von Bahnen, welche die Verbindung zwiſchen einzelnen Städten bezwecken, unbedenklich bewilligen; je zahlreicher ſolche Unternehmungen und die konkurrirenden Geſellſchaften ſind, deſto beſſer.

Allein man betrachte die Lage des Großherzogthums, man überblicke ſeine Verbindungswege, man erwäge die Wichtigkeit der Intereſſen, die ſich an die drei größten Zweige, an die Waſſerſtraße des Rheines und an die beiden ſeinem Laufe folgenden Landrouten knüpfen, und man wird ſich geſtehen, daß der Staat kein koſtbareres Eigenthum beſitzt, als die Straßen des Rheinthales. Die Eiſenbahn ſoll aber nahe Alles vereinigen, was jenen drei Zweigen angehörte. Mit ihrer Veräußerung begibt ſich der Staat der freien Verfügung über das koſtbarſte Hilfsmittel der Produktion und des Handels des Landes, und keiner Vorausſicht wird es gelingen, die Bedingungen dieſer Entäußerung auf eine Weiſe zu beſtimmen, daß man ohne Beunruhigung eine der wichtigſten öffentlichen Anſtalten, ſtatt in den Händen des Staats, welcher ſie ausſchließlich im öffentlichen Intereſſe zu verwalten berufen wäre, in den Händen von Aktionärs erblicken könnte, welche, ſo weit der Vertrag ſie nicht beſchränkt, nicht nur die Abſicht, ſondern aach das Recht haben, ſie auf die ihrem eigenen Intereſſe zuſagende Weiſe zu verwalten. Wenn auch dieſes ihr eigenes Intereſſe in gar vielen Beziehungen mit dem des Publikums genau zuſammentrifft, ſo ſind die Fälle, wo dieß nicht erwartet werden darf, gar nicht vorauszuſehen.

Wir haben in unſerm bisherigen Vortrage lediglich den Berichts-Entwurf angenommen, den ein Mitglied der Kommiſſion, Staatsrath Nebenius, ſtatt ſeines Votums übergeben hatte, um bei den Verhandlungen mit den Notabeln, die wir zur Berathung der vorgelegten Fragen einzuberufen angewieſen waren, zum Leitfaden zu dienen.

Indem wir den in dieſem Entwurfe niedergelegten Anſichten und Anträgen, im Ueberblick der darüber mit den Notabeln gepflogenen Berathungen, beitraten,

ſchien es uns angemeſſen, denſelben in der Form, in welcher er die Grundlage der Diskuſſion in der Verſammlung der Notabeln gebildet hatte, und als Beilage zu den Protokollen erſcheint, (mit einigen wenigen, bei den mündlichen Verhandlungen von dem Verfaſſer nachgetragenen Zuſätzen) zu adoptiren und uns über die Verhandlungen jener Verſammlung nachträglich zu äußern.

Sämmtliche durch das höchſte Staatsminiſterial-Reſcript vom 17. Januar d. J. bezeichneten Sachverſtändige, (mit Ausnahme eines, durch dringende Geſchäfte verhinderten) verſammelten ſich am 14. Mai in hieſiger Stadt.

Nachdem ſie in einer Plenar-Sitzung über den Zweck und Gang der Verhandlungen von dem Präſidenten der Verſammlung die nöthigen Erläuterungen erhalten hatten, wurden ihnen das techniſche Gutachten und der erwähnte Berichtsentwurf mit allen Beilagen zugeſtellt, um dieſe Arbeiten zu durchgehen, ſich zuvörderſt in einzelnen Abtheilungen darüber zu beſprechen und ihre Anſichten wechſelſeitig auszutauſchen.

Durch dieſe Vorberathungen fanden ſie ſich in den Stand geſetzt, in drei Plenarſitzungen vom 24. bis 26. Mai den Gegenſtand ihrer Verhandlung nach allen Beziehungen in gründlicher Diskuſſion zu erſchöpfen.

Die anliegenden Protokolle geben den vollſtändigen Inhalt dieſer belehrenden und intereſſanten Verhandlungen.

Zur leichtern Ueberſicht haben wir einen Auszug aus den Protokollen fertigen laſſen. Indem wir auf dieſe hier angeſchloſſene Darſtellung uns beziehen, haben wir nur wenige Bemerkungen darüber vorzutragen.

Im Allgemeinen geht aus den Verhandlungen hervor, daß ſämmtliche Mitglieder der Verſammlung, ſo verſchieden ihre Anſichten über eine Reihe von weſentlichen Fragen auch ſeyn mochten, doch darin übereinſtimmten, daß das ihrer Berathung unterworfene Projekt nicht bei Seite zu legen, ſondern alle Vorbereitungen zur Ausführung ſchleunig zu treffen wären.

Die große Mehrheit hat ſich entſchieden für das Beginnen der Unternehmung auf Rechnung und Koſten des Staates ausgeſprochen, und dürfen wir vorausſetzen, daß die höchſte Entſcheidung dieſen Vorſchlag billigt, ſo erſcheint es uns überflüſſig, in eine weitere Erörterung einer Reihe von Fragen einzugehen, welche in dem Falle, daß man ſogleich eine Konzeſſion ertheilen wollte große Schwierigkeiten darböten, aber wenn ſpäterhin, nachdem der Bau begonnen worden und einzelne Bahntheile bereits im Gebrauche ſtehen, etwa die Begebung der ganzen Bahn an eine Geſellſchaft in Frage kommen ſollte, ſich mit größerer Sicherheit löſen laſſen.

Unter dieſer Vorausſetzung bedürfen namentlich die Meinungsverſchiedenheiten, welche in Beziehung auf die Endpunkte und die Fortſetzung der Bahn ſich geäußert haben, um ſo weniger einer nähern Beleuchtung, als von dieſen Fragen bereits ausführlich gehandelt wurde, und von der nächſten Zukunft über

die in der Beilage dargeſtellten Gründe jenes Diſſenſes weitere Belehrung zu erwarten iſt.

Bei der Entwerfung des Bauplanes und bei dem allmähligen Vollzuge deſſelben werden aber die in den Protokollen niedergelegten Anträge ihre Berückſichtigung finden.

Darüber, daß die Bahnſtrecken von Mannheim nach Heidelberg und Karlsruhe zunächſt in Bau zu nehmen und von hier aus der Bau in ſüdlicher Richtung streckenweiſe je bis zu einem Hauptplatze fortzuſetzen ſey, kann kein Zweifel beſtehen.

Einzelne Stimmen ſprechen ſich für die gleichbaldige Acquiſition des Bahngeländes für die ganze projektirte Bahnſtrecke aus, damit der Ankauf nicht vertheuert werde. Daß dieß, ſobald die Bahnlinien für die einzelnen Strecken definitiv beſtimmt ſind, jeweils geſchehe, iſt allerdings räthlich.

Was die Richtung der Bahn betrifft, ſo ſetzte die große Mehrheit der Mitglieder der Verſammlung mit Recht ein beſonderes Gewicht darauf, daß der Bahnzug ſich den bedeutendern Orten des Rheinthales möglich nähere, und man die Stationen, ſo weit es ohne erhebliche Verzögerung der Transporte und ohne namhafte Vermehrung der Koſten geſchehen kann, vervielfältige, um die Benutzung der Bahn für den innern Perſonen- und Waarenverkehr fruchtbarer zu machen.

Insbeſondere wurde aber der dringende Wunſch geäußert, daß für den Bau der fünften Strecke diejenige Richtung gewählt werde, welche die Bahn der Stadt Freiburg *) ſo nahe bringe, als es ohne ganz unverhältnißmäßige Opfer nur immer geſchehen kann.

Vollkommen beipflichten müſſen wir den Anträgen, die im Laufe der Berathungen über die Richtung der Bahn, in Beziehung auf die Verbeſſerung derjenigen Kommunikationen geſtellt wurden, welche die Häfen des Bodenſees mit dem Rheinthal verbinden. Durch dieſe Verbeſſerungen iſt, da eine Fortſetzung der Eiſenbahn bis zum Bodenſee zu große Schwierigkeiten finden würde, eine angemeſſene Theilnahme jener Gegend an den Vortheilen der beabſichtigten Unternehmungen weſentlich bedingt.

Bereits ſind Anordnungen getroffen, welche die ausgeſprochenen Wünſche zum Theil befriedigen. Die kürzeſte Verbindung des Bodenſees mit der Eiſenbahn des Rheinthales iſt aber in der Richtung der Höllenſtraße zu ſuchen, deren Beſchaffenheit dem Gütertransport bekanntlich nicht günſtig iſt, und für deren weſentliche Verbeſſerung noch keine Einleitungen getroffen ſind.

Wir glauben daher auch im beſondern Intereſſe der Eiſenbahn-Unternehmung die Erleichterung der Kommunikation zwiſchen Freiburg und den Städten am See durch zweckmäßige Abänderung des gedachten Straßenzugs empfehlen zu dürfen.

*) Eine ſolche, dicht Freiburg berührende, Linie iſt jetzt, wie bereits bemerkt worden, ausgemittelt.

Was die Bemerkungen der Sachverſtändigen über die von dem techniſchen Ausſchuß vorgeſchlagene Konſtruktion der Bahn und über die aufgeſtellte Berechnung der Baukoſten betrifft, ſo iſt der Einfluß der Konſtruktionsart auf die Koſten des Baues und des Unterhalts in dem techniſchen Gutachten ausführlich beleuchtet. Wenn von mehreren Mitgliedern der Verſammlung gegen den Vorſchlag des techniſchen Ausſchuſſes, die Wegſchienen ihrer ganzen Länge nach auf ein ſolides Steinlager aufzulegen, das Bedenken erhoben wurde, daß die ſchweren Damfwagen auf das Geſtänge die Wirkung eines Walzwerkes ausüben, und da die Wegſchienen nicht nachgeben können, auf die Unterlage zerſtörend einwirken dürfte, ſo bezweifeln wir ſehr, daß das nach der Zahl der Räder ſich vertheilende Gewicht des Dampfwagens groß genug iſt, um auf Eiſenſtangen von der angenommenen Stärke jene Wirkung hervorzubringen. Gleichwohl theilen wir die Anſicht, daß über die zu wählende Konſtruktionsweiſe der Rath eines oder mehrerer in dieſem ſpeziellen Gebiete des Wegbauens wohlerfahrner Techniker zu hören ſey.

Die über die Koſtenberechnung gemachten Bemerkungen ſtimmen mit dem erſten Abſchnitt dieſes Berichts größtentheils überein, namentlich ſo weit ſie die Zinſen des Anlagskapitals während des Baues, und die Vermehrung der Koſten durch neue Weganlagen betreffen, welche hie und da in Folge der Eiſenbahnunternehmung im Intereſſe des Güterbaues nothwendig werden. Eine weitere Erhöhung der Koſten kann allerdings noch durch Entſchädigungen für Mühlenberechtigungen oder in andern vorhergeſehenen Fällen, ſo wie durch eine in Folge der Nachfrage nach Arbeitern entſtehende Erhöhung des Arbeitslohnes eintreten.

Eine genaue Berechnung der Koſten iſt aber erſt nach Vollendung der Bau- und Arbeitspläne möglich, und wenn ſie ſich wegen der bezeichneten Auslaſſungen auch um den, von einzelnen Mitgliedern ausgeſprochenen Betrag von zwei Millionen Gulden erhöhen ſollte, ſo kann ſich dagegen unter andern Rubriken eine Verminderung herausſtellen. Zu bemerken iſt aber, daß der berechnete Betrag von 16 Millionen den Ausbau der beiden Schienenwege der Hauptbahn vorausſetzt, während es an dem Ausbau des einen genügt, bis die Frequenz die Vollendung des zweiten nützlich erſcheinen läßt.

Die Verhandlungen über die auf den wahrſcheinlichen Ertrag der Bahn bezüglichen Fragen geben uns keinen Stoff zu weitern Ausführungen. Während den Verhandlungen wurden zwar vom Verfaſſer des Berichtsentwurfes zu den darin enthaltenen Angaben über die Frequenz der Transporte auf den Grund einiger weiterer mittlerweile erhobenen offiziellen Notizen der anliegende Nachtrag geliefert. Die Abweichungen ſind aber im Geſammtreſultate zu unbedeutend, um bei der Unſicherheit aller ſolcher Berechnungen als erheblich erſcheinen zu können.

Aus den Diskuſſionen über den wahrſcheinlichen Einfluß der Eiſenbahn auf den Handel, die Produktion und die Intereſſen einzelner Klaſſen von Staatsangehörigen, ſo wie aus den Erörterungen der Frage über die möglichen Nachtheile, welche dem Lande erwachſen könnten, wenn die Unternehmung unterbleibt, leuchtet auf gleiche Weiſe die Meinung hervor, daß man die Unternehmung beginnen ſolle, obwohl man im Gefolge des Gebrauches dieſes Kommunikationsmittels auch Nachtheile erblickt, und große Vortheile erſt in der Zukunft hauptſächlich in Folge der Fortſetzung der Bahn auf weite Entfernung hin in nördlicher Richtung erwartet, und obwohl man nicht beſorgt, daß in der Nähe unſerer Gränzen Eiſenbahnen entſtehen, welche mit unſerer Rhein- und Bergſtraße in Konkurrenz treten.

Auf die Erörterung der Bedingungen, unter welchen eine Konzeſſion zu ertheilen wäre, hat ſich die große Mehrheit der Mitglieder der Verſammlung nur eventuell eingelaſſen, indem ſie, wie geſagt, für das Beginnen der Unternehmung auf Koſten des Staats ſtimmte, der jederzeit die bereits gebauten Strecken mit der Verbindlichkeit zur Fortſetzung des Baues an eine Geſellſchaft zu begeben ſich noch entſchließen kann, durch die Herſtellung der Bahn zunächſt auf der fruchtbarſten Strecke keine erhebliche Gefahr läuft, während dieſes Baues alle Vorbereitungen zur Fortſetzung treffen, nützliche Erfahrungen ſammeln und die Entwicklung mancher noch dunkeln Verhältniſſe abwarten kann, und bei dieſem Verfahren, da auch eine Geſellſchaft nur ſtreckenweiſe zu bauen im Stande wäre, der Genuß der Vortheile, welche die Unternehmung dem Lande zu gewähren geeignet iſt, nicht verſpätet, ſondern ſich in die Lage ſetzt mit größerer Sicherheit zu erkennen, auf welche Weiſe der wahre Vortheil des Landes am vollſtändigſten erreicht werden mag.

Wir ſtellen nun den Final-Antrag, daß alle Vorbereitungen unverweilt getroffen werden möchten, welche nöthig ſind, um die Bau- und Arbeitspläne und genaue Koſtenüberſchläge bis zum nächſten Landtage zu fertigen und im nächſten Frühjahr den Bau der Bahnſtrecken zwiſchen Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe beginnen zu können.

Im Verlage der **C. F. Müller**'ſchen Hofbuchhandlung in **Carlsruhe** ſind früher erſchienen:

Der deutſche Zoll-Verein,
ſein Syſtem und ſeine Zukunft,

von

Dr. C. F. Nebenius,

Großherzoglich Badiſchem Staatsrath, Director des Miniſteriums des Innern, Vorſtand der Geſetzgebungs-Commiſſion und Curator der Univerſität Heidelberg; Commandeur des Großh. Bad. Zähringer Löwen- und Großh. Heſſ. Ludwigs-Ordens.

gr. 8. broſch. Rthlr. 2. ſächſ., fl. 3. 36 kr. rhein.

Denkſchrift

für

den Beitritt Badens zu dem zwiſchen Preußen, Bayern, Württemberg, den beiden Heſſen und mehreren andern deutſchen Staaten abgeſchloſſenen Zoll-Verein.

Von

Demſelben.

gr. 8. broſch. 16 ggr. ſächſ., fl. 1. 12 kr. rhein.

Ueber

Techniſche Lehranſtalten

in ihrem Zuſammenhange

mit dem geſammten Unterrichtsweſen und mit beſonderer Rückſicht auf die polytechniſche Schule zu Carlsruhe.

Mit einer Anſicht der Hauptfaçade der polytechniſchen Schule zu Carlsruhe.

Von

Demſelben.

gr. 8. broſch. Rthlr. 1. ſächſ., fl. 1. 48 kr. rhein.

3 0112 061410053